ANNO XXXVII - N. 6 COPIE 185.000 GIUGNO 1931 - ANNO IX

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL' ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

CREPALDI

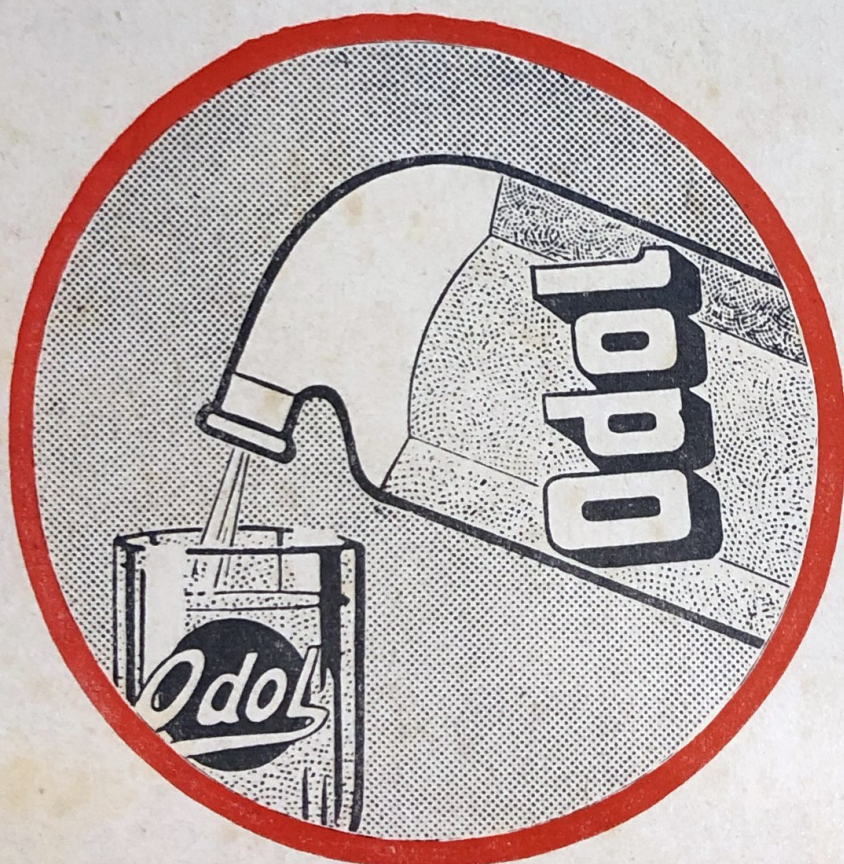
OPOPEPTOL

CARLO ERBA S.A. MILANO

Base del successo nella vita è una perfetta salute. Non esiste salute senza un'ottima digestione.

Provate l' **OPOPEPTOL** di **CARLO ERBA**

20 GOCCE DOPO I PASTI

CARLO ERBA MILANO

L' Odol si distingue in modo speciale da tutti gli altri dentifrici, per la sua meravigliosa proprietà di depositare sulle muccose della cavità boccale uno strato microscopicamente sottile, ma in pari tempo denso ed antisettico, che agisce ancora per delle ore, dopo aver sciacquata la bocca. Ed è appunto quest' azione prolungata, non posseduta da nessun altro preparato, che dà la certezza a chi si serve giornalmente dell' Odol, che la sua bocca è sicuramente difesa contro l' azione dei parassiti della putrefazione, e delle sostanze fermentative, che distruggono i denti.

Qualunque sia la prova alla quale sottoponete il SOLEX, esso risponderà sempre ad ogni esigenza, perchè il SOLEX è il risultato di scienza pratica e teorica approfondita.

Per ECONOMIA

SEMPLICITÀ

FACILITÀ DI AVVIAMENTO

ELASTICITÀ e RIPRESA

NON HA RIVALI!

PROVATELO VOI, OGGI STESSO

S. A. I. SOLEX · TORINO · Via Nizza, 133

Telefono 65-720 — 65-954

ALI NEL CIELO

Giornata aviatoria di Milano (28 giugno 1931).

L'Aero Club di Milano sta organizzando un meeting internazionale approvato dal Reale Aero Club d'Italia e dalla F.A.I., comprendente una gara internazionale di acrobazia, di velocità per apparecchi di turismo e di caccia aerea.

Le gare si svolgeranno a Taliedo il 28 giugno prossimo in base al seguente Regolamento:

Art. 1. — L'Aero Club Pensuti e la *Gazzetta dello Sport*, nell'intento di tenere viva la sana emulazione dei Piloti delle varie nazionalità e di spingerli a perfezionarsi per mantenersi in continuo allenamento, bandiscono un Concorso di virtuosismo, una gara di velocità ed una gara di caccia ai palloncini per apparecchi da turismo.

Art. 2. — Le tre prove si svolgeranno nel campo «E. Pensuti» di Milano (Taliedo) il giorno 28 giugno 1931-Anno IX, se per ciascuna delle prove sarà raggiunto almeno un minimo di cinque iscrizioni.

Art. 3. — Tutte le prove, con iscrizioni ad invito, sono aperte a tutti i piloti d'aerotrasporto pubblico appartenenti ad Aero Clubs, ecc. E' naturalmente obbligatorio per tutti il possesso della tessera sportiva per l'anno 1931 rilasciata dai propri Aero Club e quella della F.A.I.

Art. 4. — I partecipanti al concorso di virtuosismo potranno usare apparecchi di qualsiasi tipo e potenza, purchè questi siano muniti del Certificato di Navigabilità della Categoria 3ª (acrobatica) rilasciato, conformemente alle norme vigenti, nel paese in cui furono costruiti.

Art. 5. — Le modalità di svolgimento dei vari concorsi saranno specificate nei regolamenti annessi.

Art. 6. — Le iscrizioni, delle quali saranno titolari i piloti, dovranno pervenire all'Aero Club E. Pensuti (Via Ugo Foscolo, 3) in Milano, entro il giorno 10 giugno 1931-Anno IX, accompagnate dalla tassa d'iscrizione prevista. Il numero massimo delle iscrizioni è limitato e gli organizzatori fisseranno, a loro insindacabile giudizio, il numero dei concorrenti ammessi alle gare.

Art. 7. — L'Ente organizzatore non assume alcuna responsabilità per i danni che comunque potessero derivare ai concorrenti, ed ai terzi, in conseguenza delle prove di cui agli uniti regolamenti.

Art. 8. — Il titolare del permesso di navigazione dell'apparecchio iscritto e il pilota gareggiante sono solidamente e indefinitamente responsabili di tutti i danni causati alle persone ed ai beni dal loro apparecchio.

Art. 9. — Durante le prove i concorrenti dovranno riconoscere pienamente l'autorità dei Commissari Sportivi cui sarà affidata la direzione delle prove stesse.

Art. 10. — Con la loro iscrizione alle varie gare, i concorrenti dichiarano di conoscere e di accettare in ogni sua parte le presenti norme generali e i regolamenti in particolare.

Art. 11. — Per tutto quanto non è previsto dal presente Regolamento valgono i Regolamenti Sportivi emanati dal Reale Aero Club d'Italia ed approvati dalla F.A.I.

Per il Giro Aereo d'Italia 1931 - Concessioni ferroviarie agli spettatori.

Il Ministro delle Comunicazioni ha concesso riduzioni ferroviarie del 30 % a coloro che vorranno assistere agli arrivi di tappa, emanando le seguenti disposizioni:

In occasione del Giro Aereo d'Italia 1931, si potranno accordare le seguenti facilitazioni ferroviarie, a favore del pubblico accorrente alle località di tappa:

riduzione del 30 % dalle stazioni dell'Emilia, delle Marche e del Veneto per Rimini nel periodo dal 12 al 14 luglio 1931;

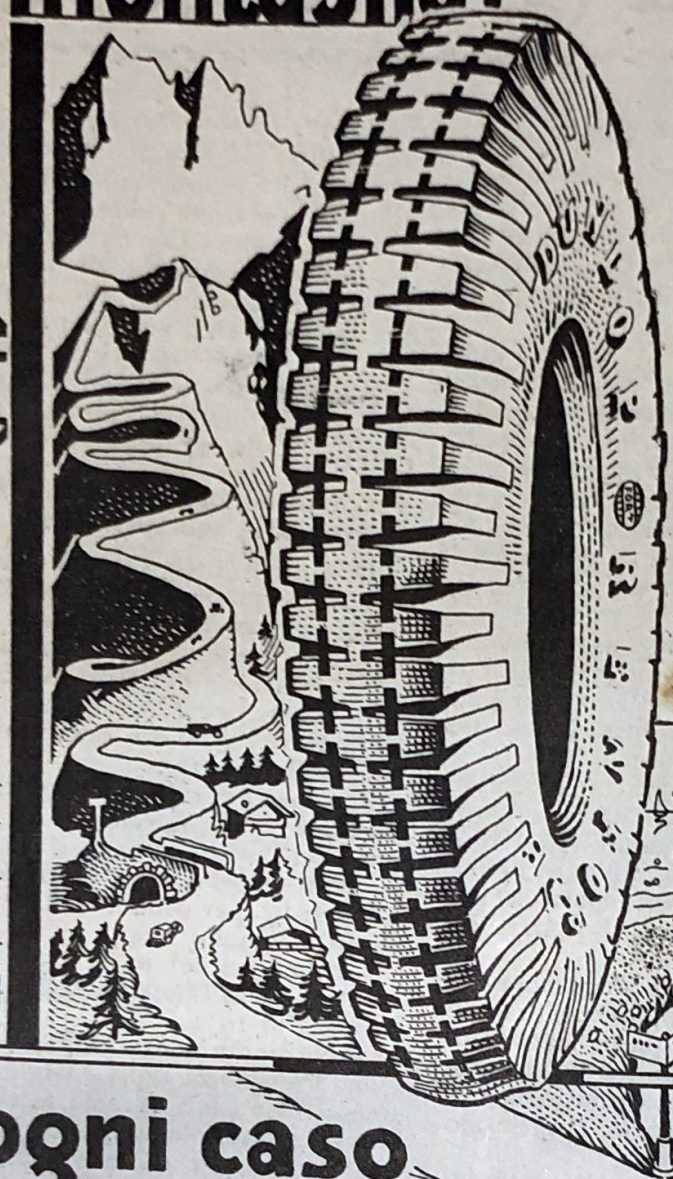
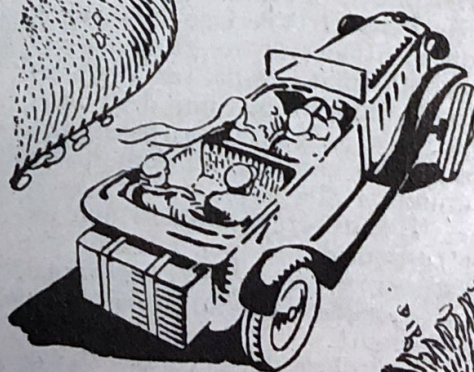
riduzione del 30 % dalle stazioni della Lombardia per Milano nel periodo dal 16 luglio al 18 luglio 1931;

riduzione del 30 % dalle stazioni del Piemonte e della Liguria per Torino nei giorni 18 e 19 luglio 1931.

Subordinatamente all'autorizzazione dell'On. Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Reale Aero Club avrà la facoltà di riscuotere dai viaggiatori la quota di L. 5 se muniti di biglietti emessi dalle stazioni della regione alla quale appartiene la località per cui vengono rilasciati i biglietti e la quota di L. 10 se muniti di biglietti emessi dalle altre stazioni.

La traversata aerea Roma-Venezia ridotta a circa 2 ore.

In seguito a perfezionamenti apportati dalla Transadriatica sugli apparecchi in esercizio sulle linee Roma-Venezia-Vienna ed all'applicazione di motori italiani più potenti, si sono potuti notevolmente migliorare i tempi di volo nei servizi di collegamento tra le due Capitali.

Mentre tre anni or sono la traversata da Roma a Venezia richiedeva circa tre ore e quella da Venezia a Vienna tre ore e 45', le medie dei tempi registrate in questi ultimi mesi dall'anzidetta Società di Navigazione Aerea sono state abbassate (naturalmente in condizioni atmosferiche normali) rispettivamente a 2 ore e 10 e 2 ore e tre quarti.

montagna?
FORT
DUNLOP
mare?
in ogni caso
buon viaggio
con pneumatici
DUNLOP
lanx

Briciole di storia.

Dopo la prima ascensione del pallone aerostatico costruito dai fratelli Montgolfier (5 giugno 1783), il fisico Charles tentò una nuova prova con un piccolo pallone perfezionato, di circa tre metri di diametro, costruito dai fratelli Roberts i quali avevano scoperto un processo per dissolvere il caucciù e per rendere impermeabile la stoffa. Il pallone gonfiato con idrogeno prodotto versando dell'acido solforico sulla limatura di ferro, fu lanciato a Champ-de-Mars a Parigi e venne ritrovato a Gonesse. I contadini però distrussero a colpi di pietra, di badile e di forca quella che essi ritenevano apparizione diabolica.

Ad evitare allora che la comparsa di palloni arrecasse spavento alle popolazioni delle campagne, il Governo diramò l'avviso seguente:

« Avvertimento al popolo intorno ai palloni o globi ad aria.

« E' stata fatta una scoperta, della quale il Governo ha creduto conveniente di dar conoscenza, affine di prevenire i terrori, ch'essa potrebbe cagionare tra il popolo. Calcolando la differenza di gravità tra l'aria detta infiammabile e l'aria della nostra atmosfera, si è trovato che un pallone pieno di quest'aria infiammabile doveva innalzarsi da sè medesimo verso il cielo fino al punto in cui le due arie fossero in equilibrio, la qual cosa non può accadere che ad una grandissima altezza. La prima esperienza è stata fatta in Annonay, nel Vivarese, dai signori Montgolfier, inventori. Un globo di tela e di carta di 105 piedi di circonferenza, pieno di aria infiammabile, si innalzò da sè medesimo ad un'altezza che non si potè calcolare. La stessa esperienza è stata testè rinnovata a Parigi il 27 agosto, a cinque ore della sera, in presenza di un immenso numero di persone. Un globo di taffetà rivestito di gomma elastica, di 36 piedi di giro, si è innalzato dal campo di Marte fino alle nubi, ove fu perduto di vista. Si disegna di ripetere quest'esperienza con globi molto più grandi. Chiunque scoprirà in cielo siffatti globi, che presentano l'aspetto di una luna oscurata, deve essere avvertito che, lungi dall'essere fenomeni spaventevoli, non sono che macchine composte sempre di taffetà o di leggera tela coperta di carta, che cagionar non possono male di sorta, e dei quali è presumibile che si faranno un giorno o l'altro applicazioni utili ai bisogni sociali.

« Letto ed approvato il 3 settembre 1783.

« pel Governo, firmato: *De Sauvigny* ».

***

Il giorno 8 agosto 1709 in Lisbona, dinanzi al Re ed alla Corte di Portogallo ed a numeroso pubblico, Bartolomeo Lorenzo de Gusmão, chirurgo, protomedico, fisico e matematico, « si elevò con un globo ad una certa altezza per mezzo di una certa materia che bruciava e a cui egli medesimo aveva appiccato fuoco » e dalla torre del Palazzo delle Indie, senza inconvenienti, andò ad atterrare dinanzi a Terreiro do Paço.

Poco o nulla si conosce però di questa macchina, poichè manoscritti più importanti furono dati alle fiamme dall'Inquisizione quale « magia diabolica ».

L'invenzione del Gusmão in ogni modo è riconosciuta dal Tissandier, ed anche il Bourgeois conferma la riuscita di questo esperimento eseguito dal Gusmão ma che però riteneva essere attribuito ad un sortilegio.

Le accuse di magia o arte diabolica, data la superstizione e l'ignoranza di quei tempi, non tardarono a pervenire al tribunale della S. Inquisizione, allora così terribile in Portogallo, ed il Gusmão, nonostante la protezione del Re, perseguitato e tacciato di mago e di impostore, il 26 settembre 1724 viene arrestato e tradotto innanzi al S. Uffizio.

Dopo qualche tempo il Gusmão riuscì ad evadere dal carcere, e fuggire, travestito, in Ispagna, ove, affranto dal dolore e dalle sofferenze patite, finì poveramente i suoi giorni nell'ospedale di Siviglia, il 19 novembre 1724, all'età di 39 anni.

***

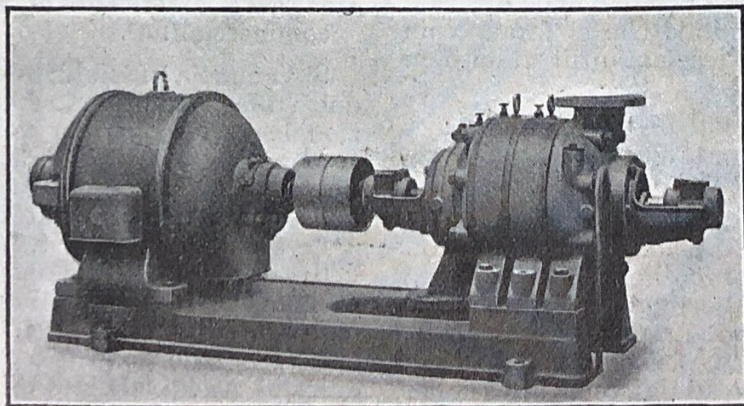
Durante la guerra mondiale i tedeschi effettuarono, con i dirigibili Zeppelin, 51 attacchi contro Londra nel periodo 20 gennaio 1915-17 giugno 1918. Le perdite causate alla popolazione furono:

Anno	Attacchi effettuati	Morti	Feriti
1915	20	207	532
1916	22	293	691
1917	6	40	75
1918	3	16	59
Totale	51	556	1357

Aggiungendo a tali cifre le perdite causate dai bombardamenti effettuati con aeroplani nel periodo 16 dicembre 1917-17 giugno 1918, che furono complessivamente 2907, di cui 857 morti e 2050 feriti, in totale Londra ebbe le seguenti perdite nella popolazione (militare e civile): 1913 morti e 3417 feriti.

Una gara americana di velocità per velivoli commerciali.

Si annuncia ufficialmente che la prima Gara del Trofeo Thompson, competizione internazionale di velocità per velivoli terrestri, che sostituisce le Gare Pulitzer, avrà luogo a Chicago il 1º settembre 1930 nel decimo giorno delle competizioni aviatorie nazionali.

Le Nazioni invitate a partecipare con loro velivoli sono: l'Italia, la Gran Bretagna, il Canadà, la Francia, la Germania, il Giappone e gli Stati Uniti. Si prevede che gli apparecchi che vi prenderanno parte differiranno poco dai tipi rapidi attuali di velivoli militari e civili, dato il tempo ormai affatto insufficiente per elaborare convenientemente un apparecchio per il Trofeo Thompson.

La competizione è aperta a velivoli di ogni velocità e di ogni tipo, muniti di motori di qualsiasi potenza surcompressi o no, alimentati da carburanti di qualsiasi natura. La gara comprenderà 10 giri su circuito chiuso di 5 miglia. L'importanza dei premi supererà di molto i 5000 dollari, sebbene la cifra esatta non possa venire ancora precisata.

Il prezioso e bel trofeo offerto da Charles E. Thompson verrà aggiudicato per un anno alla nazione a cui apparterrà il pilota vincitore, mentre coppe in oro, in argento e in bronzo saranno assegnate ai tre migliori piloti, dopo il vincitore, in ordine di merito. Il signor Thompson è stato da lungo tempo interessato nello sviluppo dell'aviazione e intende di promuovere con questa Gara l'elaborazione di aeroplani terrestri velocissimi adatti ad uso commerciale.

Commissione internazionale di studio per il volo a vela.

La Commissione Internazionale di studio per il volo a vela, costituita nel marzo scorso per iniziativa germanica, ha tenuto a Francoforte sul Meno la sua prima dunanza. Sono rappresentati sinora in essa: la Germania, l'Inghilterra, la Francia, l'Italia, il Belgio, l'Austria, l'Ungheria e l'Olanda, da 4 membri ciascuno. Fu eletto presidente, su proposta francese, il Prof. Georgii, Direttore scientifico dell'Istituto di Indagini della Società Rhön-Rossitten. Vicepresidenti sono il Master of Sempill, Presidente della Royal Aeronautical Society di Londra; Massanet (Francia) e Massaux (Belgio).

Sede della Commissione sarà Francoforte sul Meno.

Il Canadà e gli itinerari aeronautici.

L'aviolinea potenziale che congiungerebbe la Gran Bretagna al Canadà e che forma ora oggetto di studio accurato da parte della spedizione groenlandese Watkins, può dare sin d'ora una idea dell'importanza della posizione geografica del Canadà, che potrà fare di quella regione uno dei centri essenziali del trasporto mondiale ed imperiale per via aerea. Se si esamina infatti un globo terrestre risulta subito chiaro che la via più breve che congiunge la Gran Bretagna all'Asia orientale passa attraverso il Canadà settentrionale; che la via più breve dagli Stati Uniti all'Europa settentrionale e occidentale passa attraverso il centro e l'est del Canadà, e che infine la via più breve fra gli Stati Uniti e l'Asia orientale attraversa la parte occidentale del Canadà.

In condizioni normali Winnipeg, situato nel cuore del Canadà, si trova a 12 giorni di viaggio da Londra, ma fra pochi anni questo viaggio potrà essere fatto in due giorni e mezzo. Le 5000 miglia che devono essere attualmente percorse saranno ridotte a 3500,

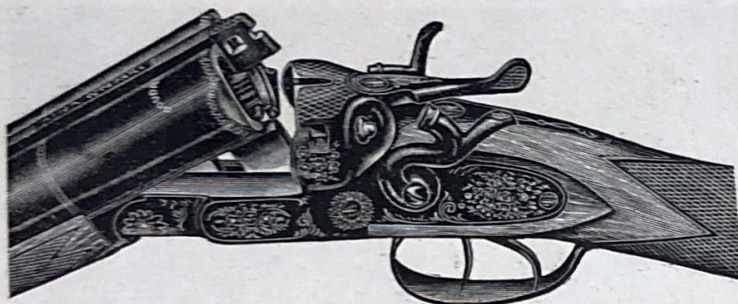
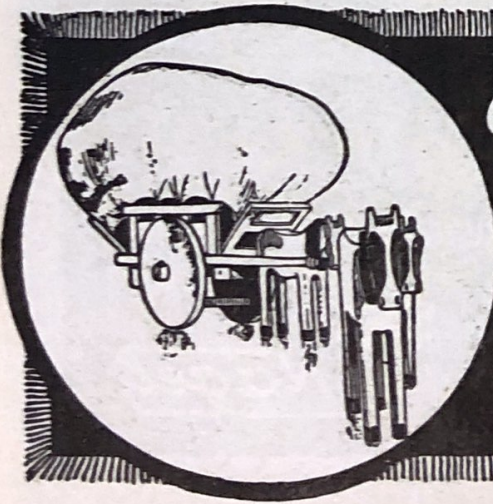
e di queste più di 1400 saranno attraverso l'Oceano.

Prima che questa linea possa venire assunta in regolare gestione occorrono certamente due o tre anni; ma il primo volo da Londra a Winnipeg attraverso l'Islanda e la Groenlandia, la Baia di Baffin e la Baia di Hudson, verrà secondo ogni previsione effettuato nel prossimo agosto con la spedizione Watkins.

Tre itinerari sono stati presi in considerazione per la linea Canadà-Gran Bretagna. Il primo passa per le Azzorre e le Bermude e attraversa vaste distese di mare; il secondo attraversa Terranova e l'Irlanda, è breve e diretto ma implica una traversata marittima anche più lunga e condizioni climatiche più sfavorevoli. Poichè la sicurezza è, in ogni impresa commerciale bene ideata, il requisito essenziale, non resta che l'itinerario settentrionale che passa per le isole Orkneys, le Faroe, l'Islanda, la Groenlandia, la Baia di Baffin, la Baia di Hudson e Winnipeg. E' questo un volo da compiersi a tappe, delle quali nessuna comprende più di 470 miglia di sorvolo di superfici marine, e che per 4/5 non si trova a distanza eccessiva da terreni di atterraggio di fortuna, in caso di bisogno. Questo itinerario offre condizioni meteorologiche assai più favorevoli che non la rotta attraverso il Labrador o la Terra Nuova. Queste due ultime regioni sono tristemente note per le molte vite di trasvolatori che nelle loro nebbie hanno trovato prematura fine. La nebbia è il più grave pericolo che un pilota abbia da fronteggiare e gli apparecchi che raggiungono la Groenlandia non dovranno fare rotta direttamente verso sud, giacchè in tal caso essi si perderebbero nelle nebbie che si addensano sulla nuova Scozia e sul Maine, non seguendo così nè la rotta più sicura nè la più rapida. Il problema può essere risolto volando direttamente verso ovest dal sud della Groenlandia o addirittura attraverso la Groenlandia. Quest'ultima prova non è stata ancora affrontata; ma per determinare se essa sia o no praticabile si è organizzata appunto l'attuale spedizione nella Groenlandia.

I rapidi progressi ormai raggiunti nel campo della navigazione aerea e le informazioni raccolte intorno alle basi e alle condizioni meteorologiche giustificano la speranza che, disponendo di due o tre anni per la sua organizzazione, la rotta aerea settentrionale potrà un giorno essere utilizzata in tutte le stagioni dell'anno con una regolarità del 90 % almeno.

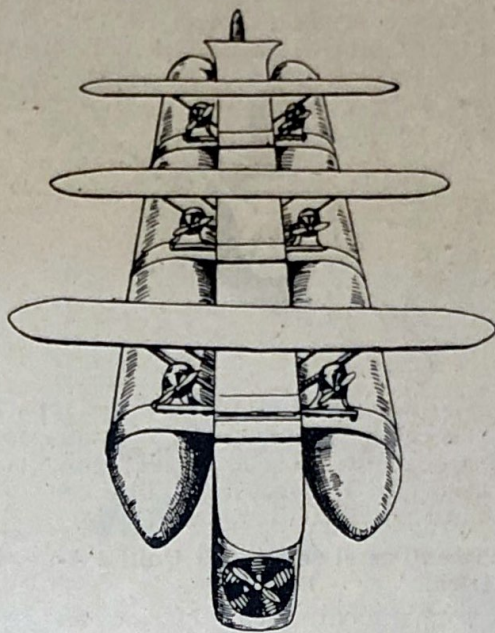
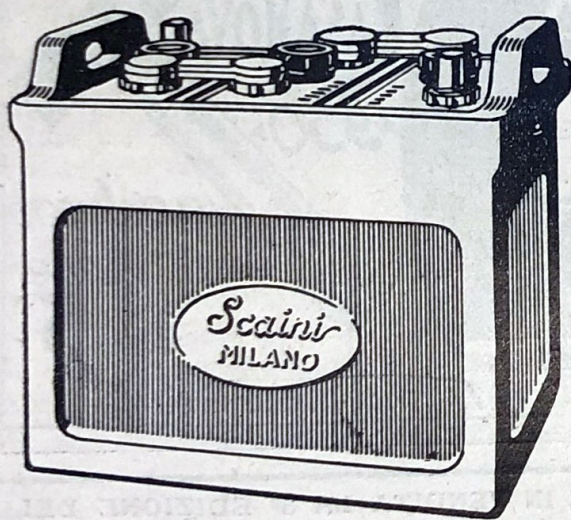
Gli anni del dopoguerra hanno visto sul territorio del Canadà uno sviluppo considerevole nelle comunicazioni aeree. La protezione delle foreste contro il fuoco ed i rilievi cartografici sono stati in gran parte affidati ad imprese aviatorie operanti su vasta scala. Nell'estremo nord i trasporti aviatori sono dive-

nuti indispensabili ed i servizi aero-postali allacciano regioni lontane tra loro del territorio canadese. Nell'oriente l'aviolinea giornaliera allaccia Halifax, Moncton e St. John a Quebec, Montreal, Toronto, Windsor e Detroit. Nell'ovest gli aeroplani varcano ogni notte da un capo all'altro le distese di praterie che separano Winnipeg da Calgary e Edmonton.

In ogni località, dal Pacifico all'Atlantico, i municipi contribuiscono generosamente all'impianto di aerodromi e al loro equipaggiamento con *hangars* e col necessario per gli atterraggi notturni.

Lontane regioni nell'estremo occidente, che erano separate dai centri della produzione da molte settimane di viaggio, e che spesso erano, d'inverno, bloccate del tutto dalla neve, sono ormai allacciate ai grandi centri orientali e approvvigionate, per così dire, moralmente (mediante la posta) e materialmente (mediante provviste di ogni genere) con gli aeroplani. Persino la forza aerea canadese viene adibita a scopi di pubblica utilità. Così, durante il 1929, gli apparecchi militari percorsero ben 16.300 miglia nelle provincie occidentali, scoprendo e spegnendo ben 179 incendi.

Tre anni fa, il Canadà non possedeva che 67 velivoli di ogni tipo, oggi ne ha circa 500. Gli aerodromi sono 77, i piloti 657. La percorrenza annua totale è salita, in due anni, da 829.000 a 6.284.000 miglia.

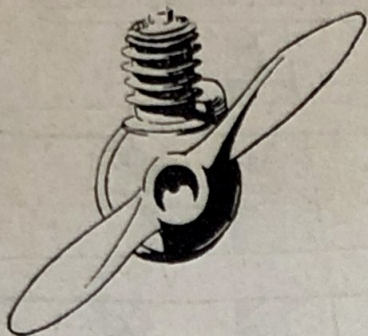
Dirigibile-aeroplano.

L'americano Claudio H. Freese di Los Angeles (California) ha ideato un apparecchio che utilizza la forza ascensionale del dirigibile con la capacità di penetrazione dell'aeroplano.

L'apparecchio, munito di 7 potenti motori, dovrebbe raggiungere la velocità di 150 miglia-ora trasportando 500 passeggeri. Il percorso

California-Europa potrebbe perciò essere compiuto in 60 ore.

Le prove compiute col modello — schematicamente riprodotto in figura — avrebbero avuto pieno successo.

Motori d'aviazione lillipuziani.

L'aviatore tedesco Hans Richter ha costruito un motore da aeroplano del peso com-

plessivo di 25 chilogrammi, che sviluppa una potenza eguale a quella dei comuni motori da motocicletta. L'elica misura 60 cm.

Dicesi che l'inventore abbia già compiuto brevi voli con tale motore.

Armamenti aerei degli Stati Uniti d'America.

Il Dipartimento della Marina ha ordinato 322 aeroplani da bombardamento, muniti di torpedini, che costeranno 827.349 dollari.

Nuovo sistema per ancorare i dirigibili.

Il Dott. Alfredo Lee Vikes, di Los Angeles, ha presentato alle autorità aeronautiche degli Stati Uniti d'America un modello che riproduce un nuovo sistema per ancorare i dirigibili.

L'invenzione del Dott. Lee Vikes tende a sopprimere i pericoli ai quali sono esposte le aeronavi allorquando rimangono agganciate al pilone d'ormeggio e quindi alla mercè del vento. Si tratta di aggiungere al sistema un secondo pilone al quale il dirigibile si ormeggerebbe di poppa. Il secondo pilone può muoversi su una rotaia disposta a cerchio per evitare che il dirigibile offra troppa resistenza al vento e può muoversi anche su una seconda rotaia che acconsente di modificare la distanza tra i due piloni onde utilizzare l'impianto sia per i grandi sia per i piccoli dirigibili.

ANNO XXXVII **Sommario del Fascicolo di Giugno** N. 6

Abbonamento per il 1931: L. 18,50 (Estero L. 36,50).
ASSOCIAZIONE AL T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 — di tassa d'ammissione; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Estero L. 250,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 250,20 (Estero L. 350,20).

La Direzione della Rivista è affidata per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE · MOVIMENTO FORESTIERI · PROPAGANDA · ALBERGHI · PRODOTTO ITALIANO · SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXVI - N. 6

Proprietà letteraria ed artistica — Riproduzione vietata
Non si restituiscono manoscritti nè fotografie

Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI, del testo dalla pag. 401 alla 480 e del notiziario dalla pag. 233 alla 280.

Giugno 1931
(Anno IX)

L'ARTE ITALIANA NEL MONDO

L'arte italiana nei Musei di Vienna

2° LE COLLEZIONI MINORI

Se richiamiamo alla memoria il patrimonio artistico italiano che Vienna possiede, all'infuori delle collezioni ex-imperiali, nelle altre raccolte pubbliche o semipubbliche, esso ci appare ben maggiore che in qualsiasi altra città fuori d'Italia. Forse soltanto nell'Inghilterra può trovarsi siffatta preponderanza d'arte italiana.

Le ragioni sono da ricercarsi nelle circostanze storiche in cui si costituirono queste raccolte. Tra queste nomino in prima linea la « Camera del Tesoro », che occupa un posto a sè tra le altre collezioni, e che contiene i tesori del Sacro Romano Impero di Nazione tedesca, cui spettò, accanto al Papato, per tutto un millennio una funzione direttiva nella Cristianità europea. Fra i suoi cimelî formano un gruppo a sè i paramenti per l'incoronazione dei Normanno-Staufi, comprendenti: mantello imperiale, alba, dalmatica purpurea, guanti, calze, scarpe, cintola pontificale, spada delle cerimonie, e la così detta spada di Maurizio; oggetti tutti lavorati in Sicilia e che, per mezzo di Costanza, passarono dal Tesoro Imperiale dei Normanni di Sicilia, agli Staufi e da questi, forse ancora prima di Federico II, nel Tesoro tedesco. Il pezzo principale, di singolare bellezza e d'imponente formato, è costituito dal mantello dell'imperatore, tagliato a semicerchio col raggio di m. 1,50 e a forma di piviale. Con ori e perle su fondo di porpora rossa è ricamato nel centro un palmizio fra due grandi leoni che tengono soggiogato un cammello: questo simbolo, usato dal mondo Islamico per esprimere la potenza imperiale, è qui rappresentato in una forma ornamentale simmetrica, che attinge il suo vigore alle più antiche fonti dell'arte orientale, cioè al cosidetto stile araldico. L'iscrizione arabica ricamata sul-

VIENNA, CAMERA DEL TESORO - MANTELLO IMPERIALE DI RE RUGGERO II.

l'orlo dice che il mantello fu lavorato nell' anno 528 dell'Egira (1133 d. C.) nei laboratori Imperiali della capitale della Sicilia. Il primo proprietario del mantello fu quindi Roggero II, fondatore del gran Regno Normanno. Se noi consideriamo questo preziosissimo oggetto, per la ragione della sua origine sícula, quale opera dell'arte italiana, abbiamo con ciò ampliato al massimo i limiti di tale concetto. Ad una delimitazione nazionale più ristretta e su di un terreno più sicuro ci conducono le altre raccolte della città, per esempio quella del Principe Liechtenstein, la maggiore delle raccolte principesche private, la quale si formò da un nucleo di « Camera delle meraviglie », con un processo analogo a quello delle Raccolte ex-imperiali, arricchendosi via via per il gusto dei raccoglitori che convergevano il loro interesse artistico sopra l'Italia del loro tempo; oppure la Raccolta dei Conti Harrach, che deve al soggiorno in Italia del Conte Luigi Harrach come Vicerè e capitano generale di Napoli dal 1728 al 1731, il suo grande numero di quadri napoletani.

IGNOTO VENEZIANO - MADONNA COL BAMBINO.
(VIENNA, GALLERIA LIECHTENSTEIN).

Quanto alle raccolte più recenti, invece, come la Galleria Czernin, costituita dal Conte Rodolfo all'inizio del secolo XIX, o quella dei Conti Lamberg, che forma il fondo principale dell'attuale Galleria dell'Accademia, si può dire che esse hanno dato il massimo peso all'Arte Italiana, in conseguenza dei nuovi criteri storico artistici, secondo cui essa era considerata come la maestra incontrastata della composizione figurativa. Anche il « Museo d'Arte Industriale », fondato nel 1863 secondo l'esempio del South-Kensington-Museum di Londra per offrire una raccolta di modelli alla industria del tempo, dovette accogliere molto materiale della produzione italiana. Nelle raccolte più vecchie, quali la Galleria Liechtenstein e l'Accademia, che continua-

rono ad arricchirsi di nuovi acquisti anche nell'avanzato Ottocento, l'interesse storico-artistico prosegue di pari passo con le nuove correnti estetiche. La assenza dell'arte italiana primitiva dalle raccolte ex-imperiali, che si può giustificare con le accennate ragioni storiche, è soltanto in parte compensata da alcune sculture gotiche della « Raccolta Estense », le quali hanno però unicamente un interesse locale; nè tale lacuna può considerarsi colmata dalla pala Trecentesca nella raccolta Czernin.

SANDRO BOTTICELLI - MADONNA DI CASA CANIGIANI. (VIENNA, ACCADEMIA DELLE BELLE ARTI).

Il Quattrocento dell'Italia Centrale, prediletto dai raccoglitori nella seconda metà del secolo scorso, è rappresentato nella Galleria Liechtenstein da molti esemplari: trattasi per lo più di oggetti di terracotta o ceramica, delicati, ma senza pretesa, usciti da botteghe talvolta popolaresche; raramente anche di scultrure marmoree di gran nome. Un « Ercole » di bronzo, attribuito dal Bode a Giovanni Bertoldo, e una statuetta equestre del Ricci, ci fanno passare all'arte decorativa, di cui v'è un interessante esempio in una tarsia del Museo dell'Arte industriale, che raffigura l'autoritratto di Antonio Barile da Siena e proviene dagli stalli del Battistero di quel Duomo. Il Barile vi si è raffigurato nell'atto di intagliare il cartellino: « *hoc ergo Antonius Barilis opus coelo* (sic) *non penicello excussi An. D. MCCCCCII* ». Lo autore ci tiene, come si vede, a dichiarare che la sua opera fu fatta col coltello e non col pennello. È questa l'ultima tavola delle 19, alle quali il Barile lavorava sin dal 1483. Verso la fine del '700 fu rimossa dal Duomo perchè era in forte deperimento.

Anche la pittura Quattrocentesca, poco rappresentata nelle Gallerie ex-Imperiali, ha trovato accoglienza presso altre raccolte nel corso del secolo passato. Un grande tondo, all'Accademia, raffigurante la Madonna col Bambino e Angioli, proveniente dalla casa Canigiani di Firenze, va considerato, come giustamente ritiene il direttore di quella Galleria dott. Eigenberger, quale opera sicura del Botticelli e può venir assegnata al tempo del celebre « Magnificat » della Borghese, circa il 1485. Il tondo è dono del defunto Principe Liechtenstein che fu il maggior mecenate delle raccolte Viennesi. Il suo vivo interesse per il Quattrocento fu approfondito dalla lunga dimestichezza col Bode, il più geniale dei direttori di musei del suo tempo.

Anche la tavoletta del senese Giovanni di Paolo col *Miracolo di S. Antonio* è un dono del Principe all'Accademia. Rappresenta una strana scena, di cui non

FRANCESCO SUISINI - DAVID. (VIENNA, GALLERIA LIECHTENSTEIN).

GIOVANNI DI PAOLO - IL MIRACOLO DI S. ANTONIO. (VIENNA, ACCADEMIA DELLE BELLE ARTI).

è chiara l'interpretazione: passano per la città cortei funebri, e le finestre delle case sono spalancate come se il vento le sbattesse. Le figure camminano sulla punta dei piedi, come in un sogno; appare nel cielo il Santo che si piega a benedire la scena.

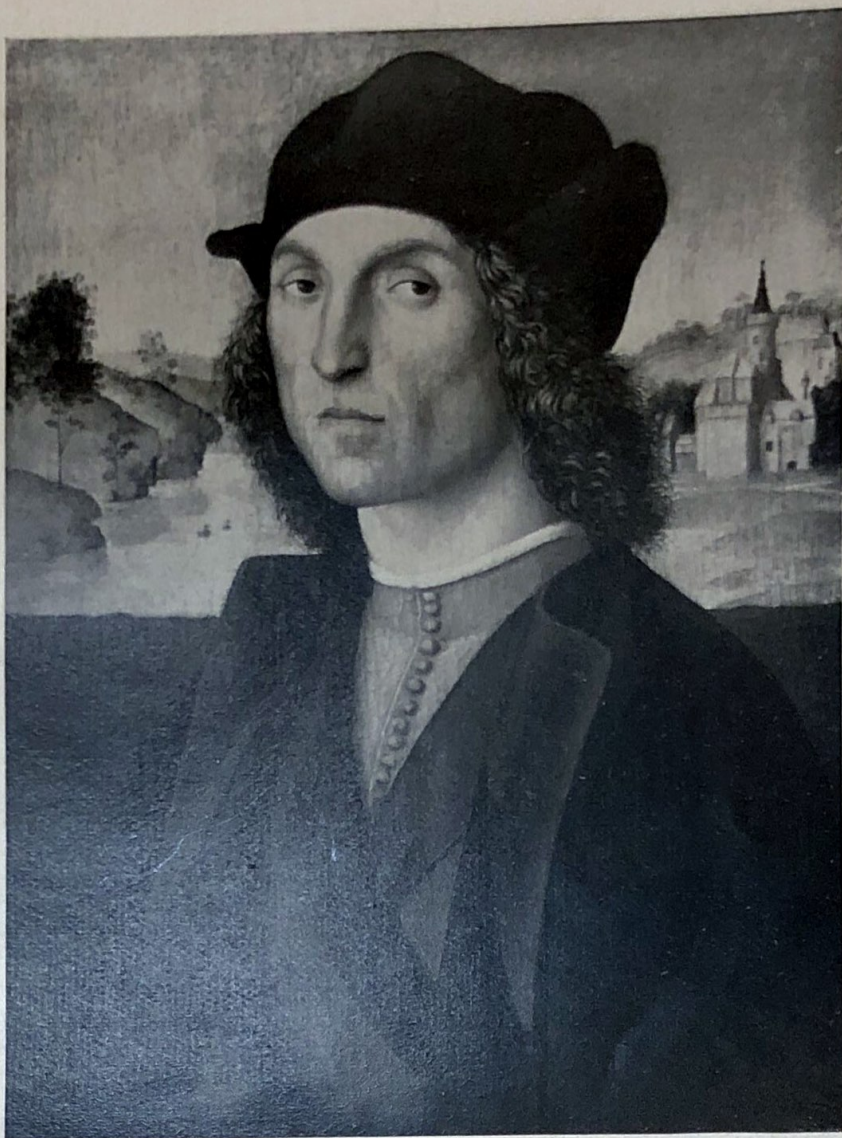
Il pezzo più interessante del '400 è posseduto dal Principe stesso nella sua Galleria: è il ritratto di *Ginevra dé Benci,* come il Bode ha potuto stabilire dall'emblema dipinto a tergo della tavola stessa e in cui è raffigurato il ginepro (allusivo al nome di Ginevra) tra rami di palma e d'alloro. Tale identificazione confermò la vecchia attribuzione del quadro, già avanzata dal Waagen, a Leonardo, di cui è noto, secondo il Vasari, che « ritrasse la Ginevra d'Amerigo Benci, cosa bellissima ». Il quadro dovrebbe essere opera giovanile di Leonardo, che l'avrebbe dipinto nella bottega del Verrocchio; ma l'ascrizione al grande Da Vinci non fu accolta generalmente, ed altri nomi furono propo-

IGNOTO VENEZIANO - SCENA DI VENEZIA ANTICA. (VIENNA, ACCADEMIA DELLE BELLE ARTI).

RAFFAELLO SANZIO (?) - RITRATTO. (VIENNA, GALLERIA LIECHTENSTEIN).

sti, come quelli dello stesso Verrocchio, di Lorenzo da Credi e persino del Boltraffio e del Sodoma. Fu notato specialmente il modo con cui la figura è tagliata al busto, per cui appare tozza. Ma tale appunto fu presto controbattuto rilevando che, come appare dall' emblema dipinto a tergo, alla tavola è stato tolto, nella parte inferiore, un pezzo di circa 20 cm. nel quale con ogni probabilità erano dipinte le mani della giovane donna, quelle mani che Leonardo sapeva far vibrare d' una vita non meno espressiva di quella degli occhi e delle labbra.

La stessa incertezza tra la produzione del maestro e dello scolaro s'incontra nel così detto *Duca d' Urbino* nella stessa Galleria. Esso passava per opera giovanile di Raffaello nella Galleria Bovio in Bologna, donde proviene; ma poi fu attribuito al Francia o al Perugino, nel mentre Adolfo Venturi lo ha dichiarato nuovamente opera giovanile di Raffaello. Gustavo Frizzoni, invece, pur riconoscendo in esso la grande parentela col ritratto raffaellesco della Borghese, non accettava nè la paternità di Raffaello nè quella del Perugino, propendendo a considerarlo opera di un abile imitatore di quest'ultimo. Il tono discreto dei colori, il preciso distacco della figura dal paesaggio, palesano un profondo contrasto con il ritratto di Leonardo e nel mentre il ritratto virile ben si collega all'arte quattrocentesca dell'Italia Centrale, che ha poche sfumature, ma vigoroso carattere, la figura di Ginevra de' Benci già ci trasporta in tempi più nuovi, i cui alti valori artistici divennero presto patrimonio comune nel sensibile clima spirituale di alcune città marinare.

Un panorama così completo della pittura veneziana quale è quello della Galleria ex-imperiale non offrono certo le altre Raccolte pubbliche; ma non mancano pezzi cospicui e degni di grande attenzione anche in esse, specialmente all'Accademia. Va ricordato per primo un quadro curioso sia per il soggetto, sia per la composizione e per il trattamento tecnico: è la *Scena veneziana,* in cui si credè di scorgere per qualche tempo la maniera del Giorgione, mentre la critica posteriore lo dichiarava un falso dell'epoca romantica. In verità, alcunchè di vago e d'incerto nel soggetto, congiunto ad un « color locale », spinto sino alla teatralità è tale da giustificare queste riserve. Il taglio singolare del quadro rappresenta il colonnato del Palazzo Ducale oltre il quale si vede, nello sfondo, la chiesa di S. Giorgio Maggiore. L'agitazione delle figure, una delle quali accenna ad un funebre corteo di gondole, le vele agitate dal vento, le lunghe ombre delle colonne, tutto appare talmente conforme alla comune visione di Venezia, che si propenderebbe

TULLIO LOMBARDI - BACCO E ARIANNA. (VIENNA, RACCOLTA ESTENSE).

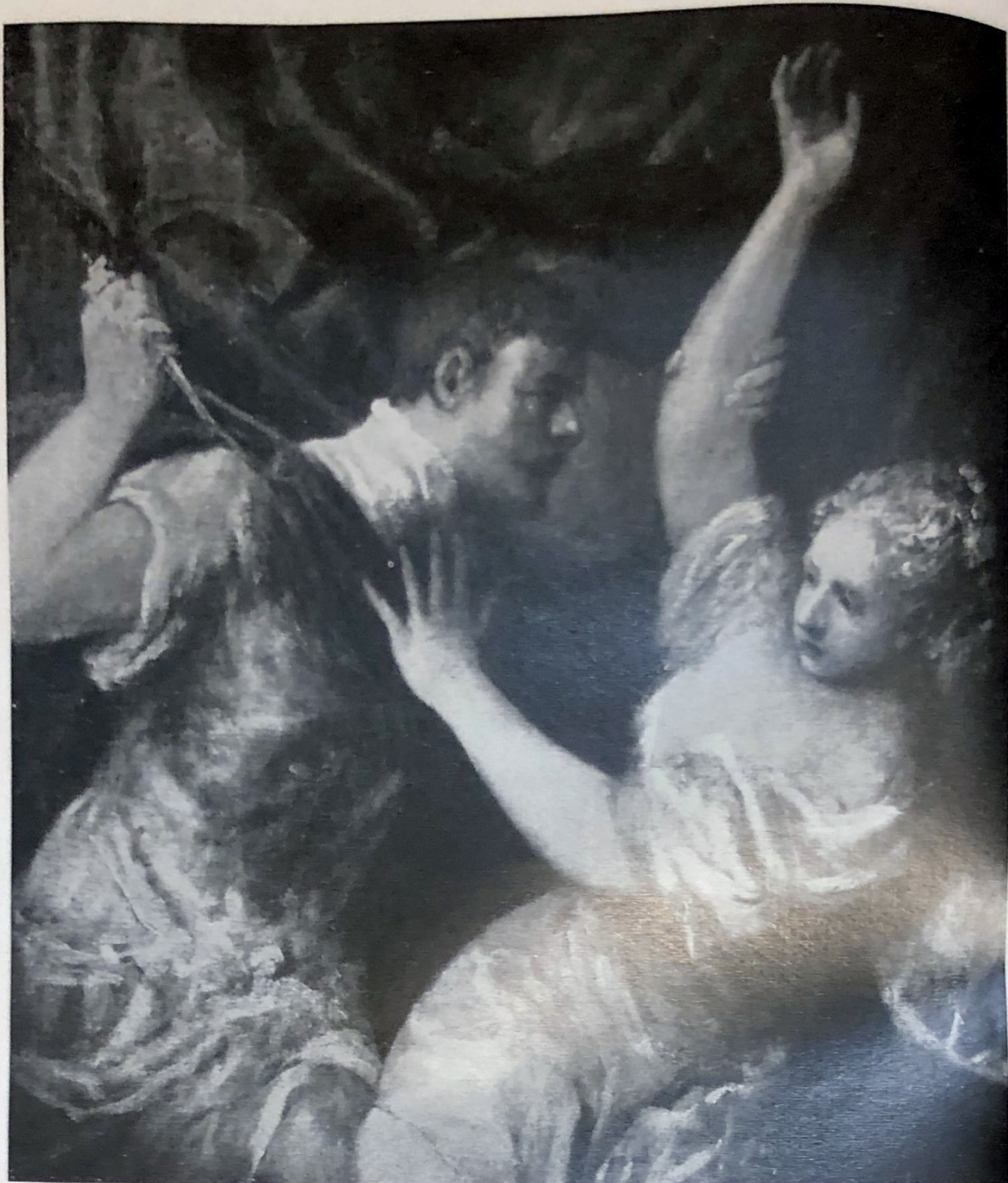
a ritenerla un'invenzione per compiacere a concetti predominanti e convenzionali. Ma un recente esame a fondo del quadro ha fornito la riprova che pure si tratta di un dipinto antico. Il dott. Eigenberger vede nella tecnica singolare del dipinto — a tempera ed olio sopra preparazione di creta e zolfo (o calce?) uno dei molti tentativi del Cinquecento, per scoprire nuovi sistemi tecnici nel campo della pittura. Il misterioso soggetto potrebbe spiegarsi con il fatto che forse andò perduta una parte della tavola, la quale avrebbe chiarito il tema.

Accanto a questo indovinello insoluto, perfettamente chiaro è invece il rilievo marmoreo di Tullio Lombardo, il quale tradisce nell'artista l'orgoglio di competere con la tradizione antica, ricorrendo al tipo dei rilievi funerari romani; e forse egli si ispirò al doppio ritratto antico che si conserva tuttora nel Museo Archeologico di Venezia. Non è da escludere che le due figure rappresentino Bacco e Arianna, ma è più probabile che in esse siano raffigurati semplicemente i ritratti dei committenti, idealizzati in senso classico.

Fra le opere di Tiziano, scarse al confronto di quelle che si ammirano nelle Gallerie ex-imperiali, che possiedono le raccolte pubbliche, due sono particolarmente da rilevare: il *ritratto del Doge Andrea Gritti* nella Raccolta Czernin, nella media età di Tiziano, opera di spirito vibrante e piena d'effetto decorativo; e, all'Accademia, la tela di *Tarquinio e Lucrezia,* dipinta dal Maestro più che novantenne ed emanante un fàscino misterioso. Acquistata nel 1907 ad un'asta di Vienna, essa fu riconosciuta per la prima volta dal Bode. Nessuna opera della vecchiaia del Maestro, è, più di questa, adatta a dimostrare il carattere integro e superbo della sua senilità, insofferente di transazioni verso il pubblico e i seguaci, ma coerente a se stesso sino all'estremo. E che il

LEONARDO DA VINCI - RITRATTO DI GINEVRA DE BENCI. (VIENNA, GALLERIA LIECHTENSTEIN).

vecchio Tiziano non si curasse più neanche del suo mecenate imperiale, lo sappiamo dalle ripetute lamentele dell'Ambasciatore spagnuolo.

Nessuna riproduzione può rendere l'armonia singolare di questo dipinto. Come nel quadro del pastore con la Ninfa, che abbiamo visto nella Galleria ex-imperiale, ma con assai maggiore freschezza, è qui raffigurato un sogno che ha però tutti i caratteri della realtà nella sua prodigiosa forza rappresentativa. La notte, deformatrice della nostra sensibilità, si è spalancata, e l'assalto e la difesa, il desiderio e l'onore avvampano dai gesti agitati; eppur i protagonisti restano muti come coppia che danzi dietro un'invetriata. Candore d'argento e sfavillar d'oro, palpitare di rosa nel gioco delle braccia. L'espressione del-

TIZIANO - LUCREZIA E TARQUINIO. (VIENNA, ACCADEMIA DELLE BELLE ARTI).

le figure ci narra l'istoria di Lucrezia che, aggredita da Tarquinio, si immola per conservare l'onore.

Un complesso omogeneo di cui non v'è l'uguale neanche nelle Gallerie ex-imperiali, formano all'Accademia i dipinti di Francesco Guardi: otto vedute veneziane, in cui vedesi come il genere iniziato dalla maestria di Antonio Canal, assunse nuovo significato nel diverso concetto che il Guardi aveva della realtà. La veduta di *S. Giorgio Maggiore* dal lembo della Piazzetta è trattata in modo sommario, ma con una schiettezza di tono e di colore che rende con veridicità impressionante quella stanca atmosfera estiva, che riusciva particolarmente cara all'artista.

Se questo dipinto, che si attiene, nella maggior parte dei particolari, ad una incisione del Canaletto, è stato assegnato al periodo giovanile del Guardi, un'altra veduta, che raffigura *piazza S. Marco*, mostra l'artista nella sua piena autonomia. Con questo

TIZIANO - RITRATTO DEL DOGE ANDREA GRITTI. (VIENNA, GALLERIA CZERNIN).

quadro, che è da assegnarsi al penultimo decennio del Settecento, il Guardi ci porta all'ultimo limite di tempo in cui l'Arte Italiana veniva accolta e ricercata all'estero. Alla pittura del Guardi era preferita un tempo quella del vecchio Antonio Canal, del quale la Galleria Liechtenstein possiede un gruppo di vedute veneziane eccellenti; ed è strano che i migliori quadri del primo entrassero nelle raccolte sotto il nome del Canaletto. È merito della pittura impressionista dell'Ottocento d'aver riconosciuto l'opera del Guardi; co-

ALESSANDRO MAGNASCO - FUNERALI DI UN FRATE. (VIENNA, GALLERIA LIECHTENSTEIN).

FRANCESCO GUARDI - PIAZZA S. MARCO. (VIENNA, ACCADEMIA DELLE BELLE ARTI).

« LA SUONATRICE DI LIUTO », GIÀ ATTRIBUITA AL CARAVAGGIO, QUINDI A ORAZIO GENTILESCHI E ALLA FIGLIA DI LUI, ARTEMISIA. (GALL. LIECHTENSTEIN, VIENNA).

me è merito dell'espressionismo contemporaneo di aver compreso la pittura del Magnasco.

Un eccellente quadro del Magnasco possiede la Galleria Liechtenstein; esso induce, per contrasto, al raffronto con un altro capolavoro della stessa Galleria, la celebre *suonatrice di liuto*, un tempo attribuito al Caravaggio e dalla critica recente (Gamba) ad Orazio Gentileschi ed anche alla figlia di questo, Artemisia. In realtà la natura morta degli strumenti, tranquilla nella sua discreta armonia coloristica, non parla in favore dell'ardente cinquecentista lombardo. Un artista che compone con tanto accorgimento riesce a contenere il proprio tema e ad esaurirne le soluzioni nell'ambito del proprio lavoro, a circoscrivere in esso tutti gli impulsi formali e spirituali. E già in ciò sta il contrasto coll'arte del Magnasco; nel quale vediamo infatti che, come la loggia di sfon-

RAFFAELLO SANZIO - DISEGNO. VIENNA, RACCOLTA ALBERTINA.

do non è che uno squarcio che possiamo prolungare con l'immaginazione da ambo i lati, così il soggetto del quadro non si esaurisce nella sua rappresentazione dei funerali d'un certosino. I desolati tronchi d'albero e le croci piantate qua e là nella terra dànno un triste senso cimiteriale. I padri che accompagnano il morto stanno osservando i loro confratelli che scavano il terreno coi badili, quasi danzassero un ballo grottesco; e i frati dalle tonache scure sembrano le ombre dei bianchi. Corpi e terreno, colonne e alberi, nulla è chiaramente circoscritto, l'uno vibra nell'altro, la realtà perde il suo vero peso, diventa tremito, guizzo di colore, e della materia mantiene soltanto quegli elementi che possono influire sulla nostra eccitazione nervosa.

La parte dominante che i concetti estetici degli ultimi secoli riconoscevano all'arte Italiana già per merito dei temi figurali, si esplica particolarmente nel campo del disegno. Apparteneva al tirocinio dell'artista copiare dipinti e disegni di maestri italiani; e appunto nelle vecchie raccolte si conservano grandi fondi di antichi disegni. Nella raccolta dell'« Albertina », che è, tra le Gallerie viennesi, quella di maggior rinomanza dopo quelle ex-imperiali, v'è gran numero di capolavori di indubbia attribuzione, come il giovanile disegno di Raffaello, di fattura squisita, la cui autenticità non richiede prova di documenti o di iscrizioni. Ma, all'occasione, tali diciture antiche sono già di per sè sufficienti: nessuno, ad esempio, avrebbe fatto il nome di Liberale da Verona osservando gli studi della *Madre dormente che allatta il bimbo*, se questo nome non si fosse trovato scritto a tergo del foglio. Infatti il soggetto come tale non consentiva alcuna possibilità di raffronto con l'opera riconosciuta di questo artista. Invece la testa di fanciullo, che Adolfo Venturi (« L'Arte », 1921, pagina 72) assegnava ad Antonello da Messina, mentre sino ad allora veniva considerata opera del Bonsignori, si può facilmente mettere in relazione con un ritratto dell'Antonello che si trova nel Museo di Berlino. Se questa opera fu negata al Bonsignori, rimasero a lui tuttavia due grandiosi studi di teste virili, una delle quali, essendo studio preliminare del ritratto firmato e datato (1487) da lui stesso, che si trova alla National Gallery di Londra, è perfettamente sicura.

BONSIGNORI - DISEGNO. VIENNA, RACCOLTA ALBERTINA.

Tra i disegni di Tiziano assume particolare interesse un foglio del periodo giovanile, di recente acquisto. Quando il disegno ancora faceva parte della raccolta Mariette, lo copiò il Watteau, e tale copia è al Louvre. Il gruppo dei pastori genuflessi possiede una grazia capricciosa ed un ritmo che ricordano i gruppi nel primo piano di destra del famoso *Imbarco per l'isola di Citera* del Watteau stesso.

La massima parte del patrimonio artistico dell' « Albertina » proviene da raccolte del Duca Alberto di Sassonia-Teschen, morto nel 1822. Ai criteri estetici del suo tempo corrisponde il gusto per l'opera possibilmente compiuta e finita. Ciò che in questa raccolta si dovette invece completare negli ultimi anni con varî acquisti fu invece la serie di disegni corrispondenti all'odierno modo di sentire e al nostro desiderio di indagare l'intimo pensiero e la prima idea dell'artista. In questo senso furono ampliati i fondi dei disegni barocchi, e nella raccolta dell'« Albertina » trovarono posto anche disegni architettonici già conservati nella Biblioteca Nazionale. Tra questi stanno in prima linea i fogli del Bernini, progetto di monumento funerario, il quale — pur non riconoscendovisi distintamente alcuna figura — possiede tuttavia, per lo spirito della linea guizzante, maggiore e più immediata vitalità di un monumento compiuto con tutte le sue sculture perfettamente lavorate.

Con questi accenni a disegni architettonici siamo giunti al limite in cui l'interesse dell'amatore profano si divide da quello dello studioso specialista.

G. B. TIEPOLO - DISEGNO. VIENNA, RACCOLTA ALBERTINA.

HANS TIETZE

Professore di Storia dell'Arte nell'Università di Vienna.

LE PALE DI SAN MARTINO

Dopo la pubblicazione dei fogli « *Cortina d'Ampezzo e le Dolomiti Cadorine* », dopo quella del foglio « *Val Gardena e i Gruppi di Sella, Catinaccio, Sassolungo, Marmolada* », illustranti la maggior parte e la meglio nota dei plessi dolomitici, per i quali le regioni Cadorina, Ampezzana e Tridentina vanno famose nel mondo dei turisti e degli alpinisti, ecco una nuova Carta si aggiunge, molto attesa, perchè molto *nuova* nel mercato geografico: quella che illustra il *Gruppo delle Pale di San Martino*. Celebre e complesso sistema orografico, eminentemente aspro e rupestre, era l'unico, fra i grandi massicci Dolomitici, che finora non possedesse una rappresentazione secondo i concetti della nuova cartografia turistico-alpina; una carta, cioè, che con il minuzioso e sapiente tratteggio della roccia, con l'evidenza delle strade e dei sentieri, con il rilievo delle curve di livello e dei caseggiati, dei corsi d'acqua e dei ghiacciai (rappresentanti ognuno con adatte selezioni di colori), donasse una visione veramente viva della regione. Ora, anche questa lacuna è colmata per merito del Touring, il quale ha voluto aggiungere un altro desideratissimo numero alla collana delle sue pubblicazioni del genere.

Il foglio, oggetto di accurata revisione nella toponomastica, nella rappresentazione del terreno, delle comunicazioni, ecc., ha tutte le caratteristiche e tutti i pregi che contraddistinguono questa fortunatissima serie e non occorre quindi soffermarsi molto a descriverlo; sarà bene ad ogni modo specificare che anch'esso è tirato in quattro colori, che dànno all'insieme un superbo effetto plastico. Misura cm. 102 per cm. 50 nel quadro disegnato, e rappresenta, come si è detto sopra, una dotazione cartografica, della quale si avvantaggerà certo assai il centro alpinistico ed estivo-invernale di San Martino di Castrozza, ma non solamente quello, poichè la Carta comprende limiti assai più vasti e si estende a Sud fino ad una linea che tocca le vette di Cima d'Asta e del Piz di Sagron; a nord alla linea Latemar-Palazza (saldandosi così esattamente col precedente foglio del Catinaccio-Sella-Marmolada); ad ovest, alla linea che dal Latemar passa presso alla Cima di Copola; ad est della linea Civetta-Pizzón. La carta illustra perciò anche le Valli alte del Vanoi, del Cismon e del Cordevole, la Valle Travignolo e la Val di Fiemme (da Ziano a Moena) e la Valle di S. Pellegrino con tutte le strade ed i valichi che le pongono rispettivamente in comunicazione: Passo di Rolle, Passo di Valles, Passo di Cereda, Passo di San Pellegrino, per non citare che i principali e più famosi fra quelli rotabili in tutto o in parte.

La Carta sarà pronta per la metà di giugno e sarà posta in vendita ad un prezzo accessibile a qualunque borsa: alla Sede, **L. 8.—**; (Italia e Colonie **L. 9,50**; Estero **L. 10,50** per spedizione raccomandata).

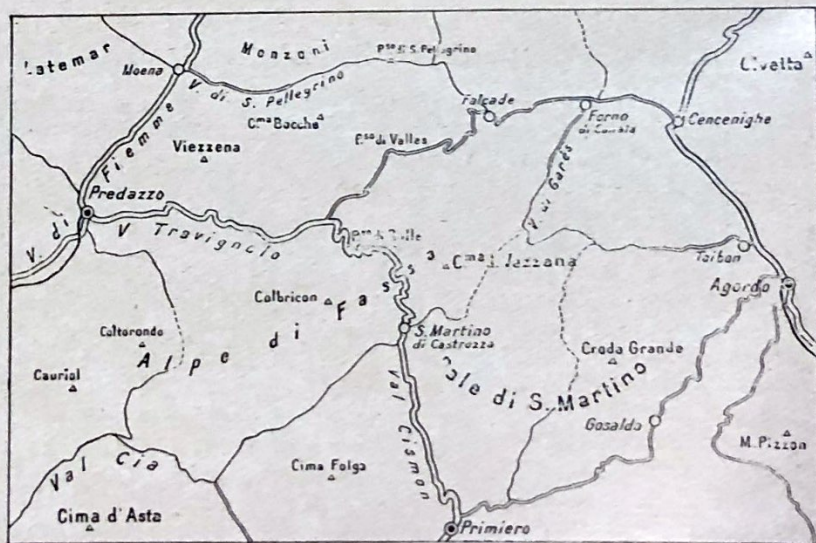



GRAFICO DELLA ZONA COMPRESA NEL NUOVO FOGLIO.

(*fot. Grafia, Roma*)

UN GHIOTTO PREANNUNCIO

è quello di cui si parla nella pagina qui a fianco, e che verrà salutato con vera gioia da turisti ed alpinisti: il *Gruppo delle Pale di San Martino* avrà presto anch'esso la sua carta moderna, a colori, aggiornatissima, alla scala di 1 : 50.000, per merito del Touring Club Italiano. Un'idea di quel che rappresentino nel mondo delle Dolomiti i colossi rocciosi di questo gruppo, ci è fornita da questa fotografia, che raffigura la *Pala di San Martino*, la cui scalata è stata proclamata da Guido Rey come la più bella e la più perfetta che si possa compiere in tutto il mondo delle Dolomiti.

CONCORSO FOLCLORISTICO A PREMIO

(L. 100 ogni fotografia pubblicata)

(*fot. ing. Bruno Trevisan*)

Il *Recubele* è uno strumento di origine molto antica. Un tempo sostituiva le campane e serviva ad adunare gli abitanti delle contrade Recoaresi per riunioni, cerimonie, feste ed anche in caso di calamità. Il vocabolo deriva da *reh* in dialetto pseudo-cimbro significa *capra* e *köbe* che nello stesso dialetto significa *bariletto* (per il burro). Infatti lo strumento consiste in un bariletto senza fondi ad una base del quale viene teso un diaframma di pelle di capra nel cui centro è fissata una funicella lunga ed impeciata che passa entro il bariletto e sulla quale si fanno scorrere le mani. Il « Recubele » emette così un suono forte e cupo che si fa sentire a grande distanza. Adesso il « recubele » interviene agli sponsali dei vecchi e dei vedovi nonchè alla « chiamata di marzo ». La *chiamata di marzo* è una caratteristica tradizione locale di esaltazione della primavera alla quale partecipano contadini, pastori, artigiani nei loro costumi traendo seco i loro animali ornati in fogge stravaganti.

(*fot. cav. Carlino, Lecce*)

GLI STABILIMENTI DEMANIALI DI SANTA CESAREA-TERME, SUL CANALE D'OTRANTO. - SULLO SFONDO, CASTRO E LA SUA MARINA.

LE TERME ORGANIZZATE DAL GOVERNO FASCISTA

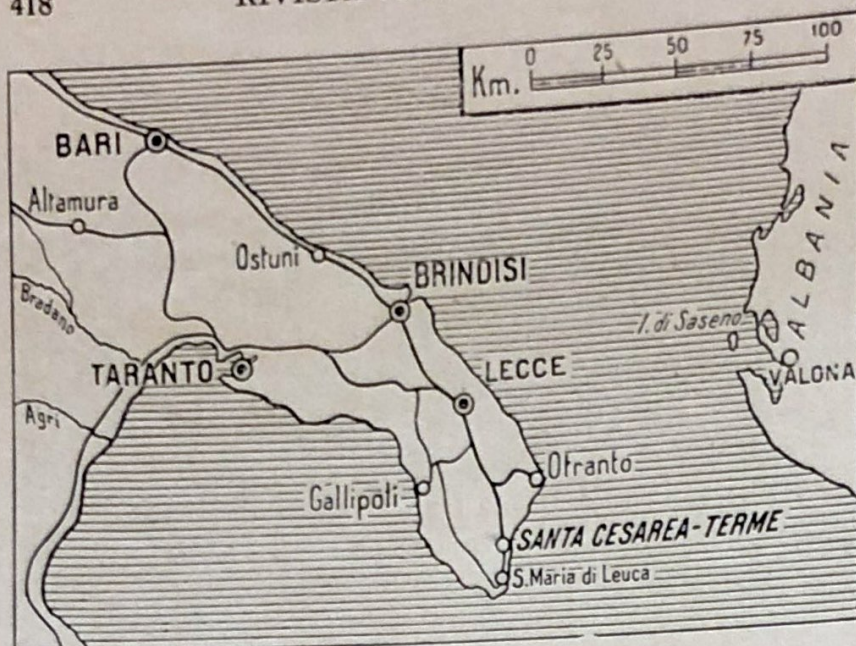
Santa Cesarea sul Canale d'Otranto

Santa Cesarea-Terme, stazione di cura, soggiorno e turismo, costituita in comune autonomo, è una graziosa e singolare località che di anno in anno si sviluppa per la progressiva attuazione di un razionale piano regolatore.

Situata quasi all'estrema bocca del Canal d'Otranto e precisamente fra Otranto e Castro, a trenta metri sul livello del mare, ha i suoi villini ridenti e policromi che si allineano su viali alberati, prospicienti l'azzurro mare ed a ridosso delle pendici di una selvaggia collina che, odorosa di timo e di caprifoglio, sfoggia sulla breve cima due giovani pinete. Ai fianchi si ergono, imponenti e severe, alcune torri di curiosa architettura, risalenti all'epoca delle invasioni saracene e ottomane.

Riparata dai venti freddi terrestri mercè la barriera della collina, ha un clima temperato nel cuore dell'inverno, caldo nell'estate, ma ricreato dalla continua brezza marina. A questo clima dolce, alla purezza dell'aria ricca di effluvi marini, di iodio, di ozono e della radio-emanazione delle sorgenti termo-minerali, alla esposizione solatia incomparabile, è dovuta la sua importanza come stazione climatica e termale.

Vi si arriva per l'arteria ferroviaria Bari-Lecce-Maglie, o Lecce-Poggiardo, o per via di mare coi piroscafi che approdano ai porti di Bari e di Brindisi. A Maglie, distante venti chilometri, è collegata da un regolare servizio di autobus; a Poggiardo, dieci chilometri, mediante un servizio di autobus nella stagione estiva.

Santa Cesarea è frequentata da migliaia e migliaia di persone, delle quali molte chiedono alle sue acque ed ai suoi fanghi radioattivi il ripristino della salute. Ma una folla notevole viene anche per godere i benefici del magnifico soggiorno e per i bagni di mare, e spesso, tra i frequentatori, si incontrano, in pittoreschi costumi, cittadini albanesi e jo-

LA SITUAZIONE GEOGRAFICA DI SANTA CESAREA TERME.

nici, provenienti per la via di Brindisi, dalla montuosa regione che prospetta l' opposta sponda del Canale, e dall'isola di Corfù, il cui profilo si delinea all'orizzonte di scirocco nei giorni sereni.

Il Regio Demanio dello Stato (Ministero delle Finanze) in omaggio al pensiero del Governo Fascista premurosissimo sempre degli interessi del Mezzogiorno, ha fatto costruire, previo sbancamento a furia di poderosissime mine, uno stabilimento per bagni marini formato da una grande piscina che, scavata nella roccia viva, con un fondale di m. 0,50 a m. 1.20, è circondata, a modo di anfiteatro, da una elegante fila di camerini di muratura addossati alla roccia, che fanno ala ad un salone di aspetto.

La originalissima costruzione dei bagni marini, per la forma adottata, non ha riscontro in alcun punto del Mediterraneo.

Il bagno marino qui assume un ragguardevole valore talassoterapico perchè nascono e si mescolano colle acque del mare alcune sorgenti termominerali: inoltre l'acqua entra limpida e cristallina dal mare attraverso due formidabili spaccature rocciose.

Chi guarda dal mare la pittoresca costa che da Santa Cesarea-Terme volge al capo di Santa Maria di Leuca, vede profilarsi verso ovest, tra le variazioni violacee del mattino ed i grigi toni del crepuscolo, i verdeggianti pendii delle Serre Salentine che, digradanti

(*fot. cav. Carlino, Lecce*)

COSTA FRASTAGLIATA DI SANTA CESAREA TERME. - IN ALTO: TOR SARACENA.

(*fot. cav. Carlino, Lecce*)

PANORAMA DI SANTA CESAREA TERME, SUL CANALE D'OTRANTO. - SUL FONDO, LA COSTA ROCCIOSA FINO AL CAPO DI LEUCA.

con molle lentezza, si arrestano d'improvviso e scendono a mare in alcuni punti quasi a picco, formando una ripida scarpata di costa rocciosa, variata da insenature, rifugio naturale di barche, da profondi solchi, da frastagliamenti. Questa costa formata da calcari compatti del cretaceo superiore, ricco di fossili, specie di rudiste e di corallari, presenta inoltre alcune caratteristiche grotte, varie per forma e per dimensioni, di cui, alcune sono note agli studiosi come abitazioni preistoriche, ed altre hanno un interesse pratico essendo vere grotte termali, in cui vengono a sboccare sorgenti termominerali. La costa e le grotte sono state oggetto, oltre un secolo fa, dei sapienti rilievi del bassanese Giovanni Battista Brocchi, antico direttore generale delle miniere del Regno Italico e poi Ispettore Generale Minerario del Governo Egiziano.

Sul lido pietroso, ove sgorgano le sorgenti termali solfuree che sboccano a mare, vi sono tradizioni mitiche non prive di poesia. Secondo una leggenda pagana, raccolta e tramandata da Aristotile di Stagira (e poi da Strabone, Claudiano, Pomponio Leto e da Giorgio Agricola) Ercole, raggiunti i fuggitivi giganti Leuterni da lui sconfitti alla pugna di Flegra, li avrebbe qui trucidati. Dalla putrefazione del corpo dei mostri uscì tale quantità di umori, da formare le sorgenti solfuree.

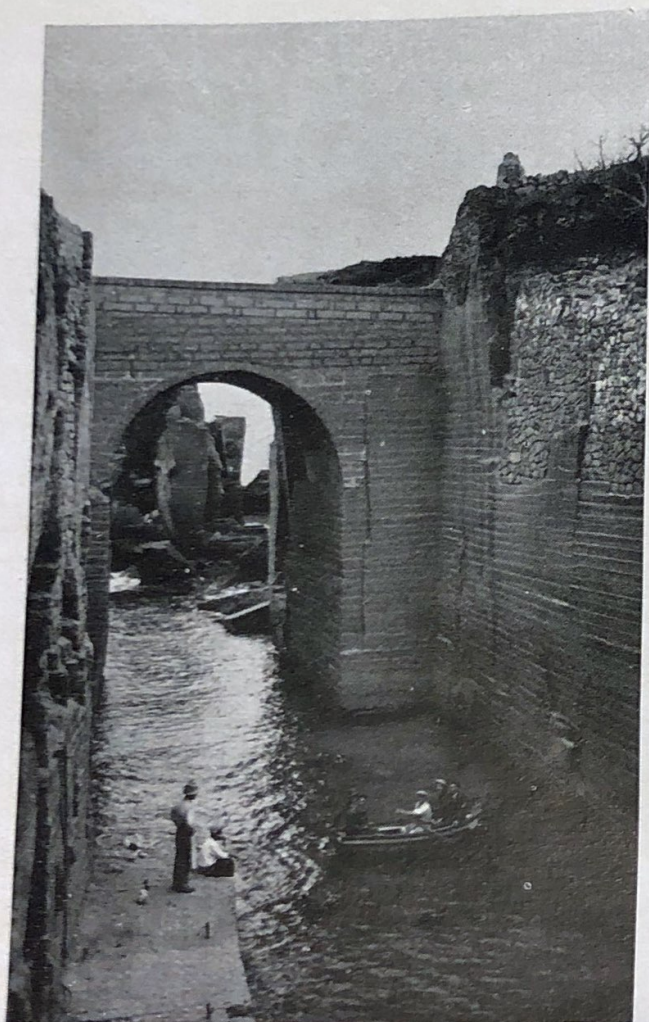
Ma col volgere degli anni la leggenda pagana fu dimenticata ed entrò in campo il pietoso episodio della giovinetta Cisaria nel risveglio religioso del XIII secolo. Era una nobile e bella fanciulla del casale di Francavilla, votata dalla madre, fin dal nascere, alla Vergine del Carmelo. Fatta segno a malvagi divisamenti paterni, fuggì di casa e dopo lungo cammino si rifugiò in una delle grotte. Ivi fu raggiunta dal genitore, cui fu miracolosamente sottratta per intercessione divina, scomparendo nel monte. Il padre, in quello stesso luogo bruciò tra vampate di zolfo e così le limpide acque marine che bagnavano la grotta si trasformarono nelle lattiginose acque solfuree.

« Apriti munti e gnùttite Cisaria,
Li stivali de sirma cu deventane de nzurfu » (1)

canta una canzone popolare Salentina.

Altra leggenda, risalente all' epoca degli Aragonesi, attribuisce l'assalto alla bella fanciulla ad un Capo Saraceno colpito da fiamme divine, al pari del padre malvagio, sul margine delle Grotte.

(1) « Apriti o monte ed inghiotti Cisaria;
i calzari di mio padre che diventino di zolfo.... ».

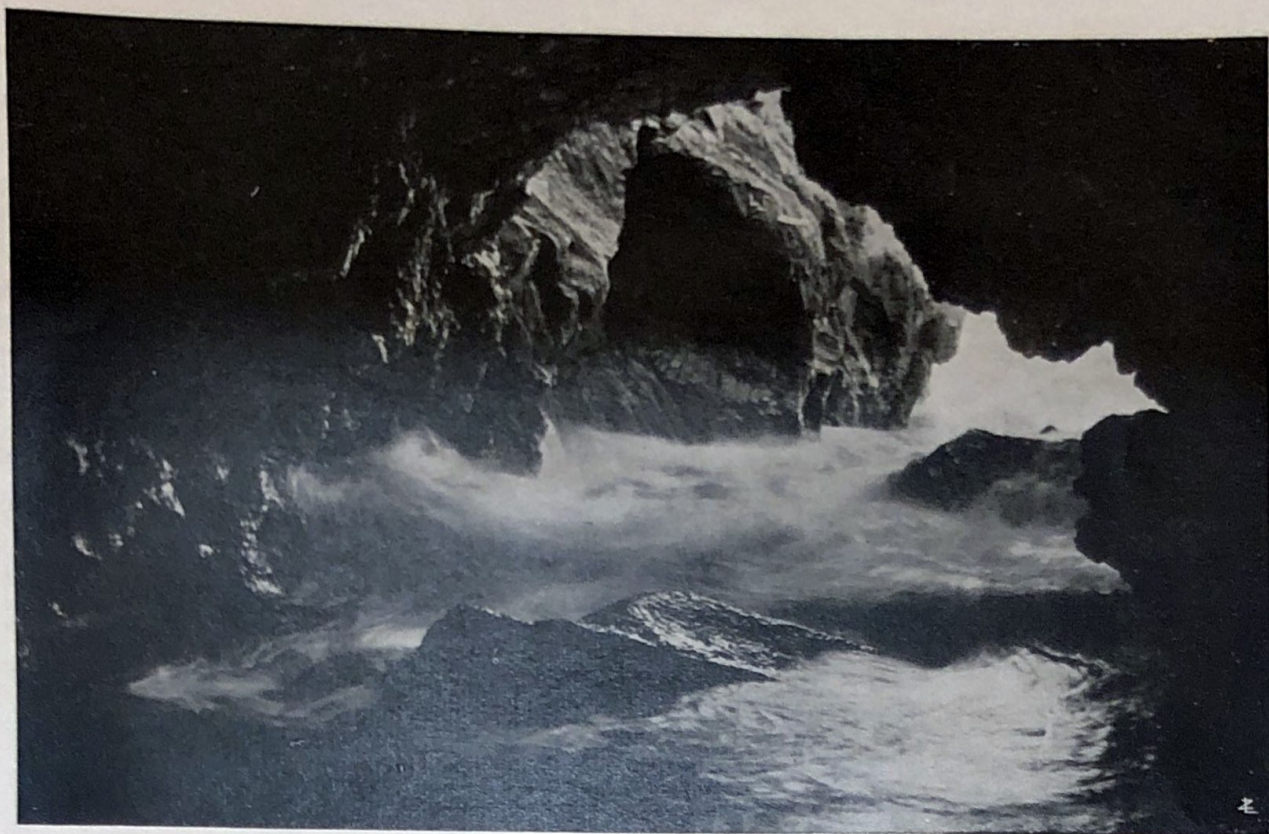
(fot. cav. Carlino, Lecce)
SCOGLIERA DEGLI ARCHI IN SANTA CESAREA-TERME. IN ALTO, TOR SARACENA.

(fot. cav. Carlino, Lecce)
SANTA CESAREA-TERME - ENTRATA AL PORTO-RIFUGIO IN CANALE D'OTRANTO.

Così quella sorgente, nata dallo spirito del male, ebbe per la trasfusione divina di Cisaria il miracoloso potere curativo; ed i sofferenti, che nelle salutari acque riacquistano l'integrità fisica del loro corpo attanagliato dall'artritismo e dal reuma, le tributano l'amore della loro commovente e tenera venerazione.

***

Gli stabilimenti termali, esercitati fin dal 1899 dalla Società Anonima di cui è capo il signor Saverio Sticchi di Maglie, pioniere in S. Cesarea di trent'anni di tenace lavoro, sono di esclusiva proprietà del R. Demanio dello Stato che li sorveglia mediante un Comitato Governativo di cui è Presidente l'on. Achille Starace e del quale fanno parte il Direttore Generale del R. Demanio dott. Valerio Marangoni ed alti funzionari del Ministero delle Finanze.

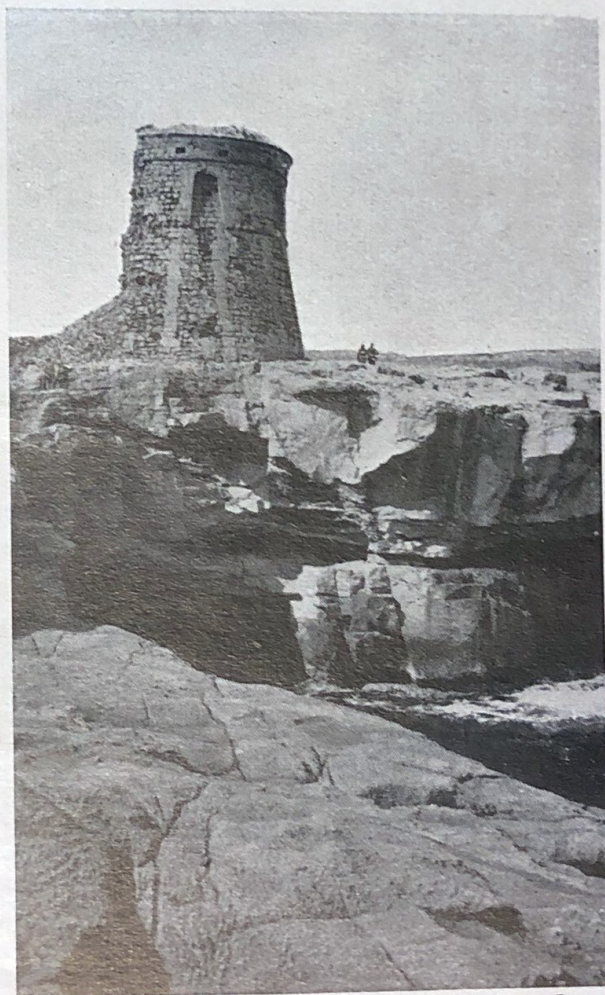
Le valorizzazioni che si sono già effettuate in breve tempo e gli importanti lavori in corso, hanno avviato Santa Cesarea ad un avvenire ricco di speranze. I Regi Stabilimenti costruiti sulle grotte termali sono: le « Terme Gattulla » e le « Terme della Grotta Solfurea » (o Grotta di Santa Cesarea). Le Ter-

(fot. cav. Carlino, Lecce)

SANTA CESAREA-TERME - INTERNO DELLA GROTTA GRANDE (SBOCCO A MARE).

me Gattulla rappresentano lo stabilimento più importante, moderno e razionale. Hanno comode sale di attesa e di riposo, un elegante salone per i concerti, spaziosi camerini bianchi di porcellane, ben attrezzati tecnicamente per le cure dei bagni e dei fanghi.

Alle Terme Gattulla è annesso un fabbricato per le cure sussidiarie: idroterapia, inalazioni, irrigazioni, elettroterapia, ecc. Le acque di Santa Cesarea sono clorurato-sodiche-solfuree-iodurate-litiose ed i fanghi sono naturali, solforosi, radioattivi. Nel profondo delle grotte esistono quantità incalcolabili di preziosi fanghi.

Vi si curano le malattie degli organi del movimento, specialmente le manifestazioni reumatiche ed artritiche, le malattie della pelle, le malattie ginecologiche.

Il turista che da Santa Cesarea ammira un suggestionante paesaggio marino, viene attratto dalla curiosità di osservare le grotte site lungo la costa aspra e rocciosa, in alcune delle quali furono trovate armi preistoriche e resti fossili di animali. La grotta «Zinzolusa» in cui gli studiosi di biologia hanno riscon-

(fot. cav. Carlino, Lecce)

TORRE DEL TEMPO DI CARLO V E SCOGLIERA A PORTO MIGGIANO, IN SANTA CESAREA-TERME.

trato una rara fauna marina, è la più bella.

Con una barca a remi si arriva ad un ampio pronao alto e dalla vòlta rotonda, da cui pendono enormi mammelloni di calcite. Si scende dalla barca e si attraversa un piccolo ingresso frastagliato, proseguendo al lume di fiaccole in una serie di concamerazioni varie per forma e grandezza. Qui dentro, mosse in alto, in basso, a destra ed a sinistra, le fiaccole illuminano una mirabile visione che cambia continuamente nei contrasti delle ombre sfuggenti tra guizzi di luce, di scintillanti rifrazioni e di abbagliamenti.

Vi è una infinità di stalattiti dal colore bianco di cera o giallo brunastro, cristalline, iridescenti, che scendono dall'alto come cannelli, come colonne o come enormi braccia muscolose protese dall'alto in basso in allacciamenti strani colle stalagmiti. Qua e là, in alto, delle gocce d'acqua pendule sulla punta delle stalattiti o scorrenti lungo le pieghe di queste, brillano come diamanti. Si resta estatici a guardare questo spettacolo di suggestione e si pensa ad una folla di invisibili artefici che abbiano costruita questa reggia di sirene.

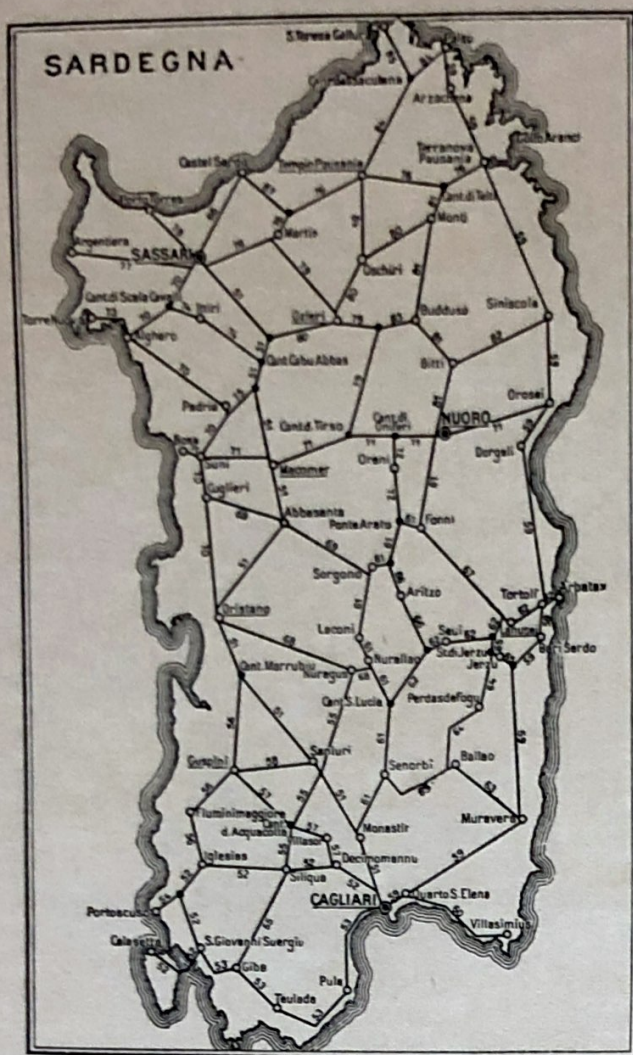
Il turista che, attraversando da Lecce questo estremo lembo italico, fra oliveti rigogliosi e giardini di agrumi, fra vigneti e campi di grano, di cotone e di tabacco, si sofferma a godere il magnifico soggiorno climatico di Santa Cesarea, ha agio di poter visitare ed ammirare nel Salento, terra di Ennio, di Galateo e di Gioacchino Toma, in cui fiorì la civiltà della Magna Grecia, le documentazioni di storia, di vita, d'ingegno e d'arte del popolo leccese, i maestosi resti della latinità, le formidabili fortificazioni medioevali, i campanili monumentali e la vivacità artistica del barocco leccese.

Dott. LEONARDO GABRIELE.

CARTINA SCHEMATICA DELLA SICILIA, CON GLI ITINERARI DESCRITTI NELLA « GUIDA DELLE STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE », VOL. V.

Quel che i Soci stanno per ricevere

Il discorso sull'attività del Touring potrebbe essere, ove lo si volesse, una specie di tema quotidiano, poichè, come del resto tutti sanno, il nostro Sodalizio lavora senza tregua e ogni giorno aggiunge un elemento all'edificio della sua propaganda, ogni giorno procede sul cammino progrediente che ha per meta lo sviluppo del turismo e la sua attrezzatura nazionale, nella continua ricerca d'un perfezionamento da cui possa balzare e apparire in luce sempre più smagliante il divino volto della Patria. In questa diuturna opera nostra, che non può e non deve essere segnalata e decantata d'ora in ora, s'incidono di tanto in tanto gli eventi che meritano un particolare rilievo: come quello che si verifica oggi con la distribuzione ai Soci del quinto ed ultimo volume della *Guida delle Strade di Grande Comunicazione*.

Di fronte alla mole imponente delle imprese maturate dal Touring e a paragone di altre sue più importanti collane di volumi, questa che ora si è conclusa può forse sembrare di proporzioni modeste e tale da non giustificare del tutto una speciale esaltazione. In realtà non è così. Essa riveste per noi — e, ne siam certi, anche per i nostri Soci, massime per i più anziani — un'importanza tutta sua propria, un valore singolare, il cui pregio intrinseco s'accresce per una vibrazione squisitamente sentimentale. Questa piccola collana ci ricorda l'alba del Sodalizio; rappresenta la prima Guida offerta alla ignara curiosità dei turisti d'un tempo eroico. Il Touring era appena nato, balda accolta di ciclisti forse più vogliosi di correre in letizia che di viaggiare contemplando, ma già era nelle loro file l'uomo di ardimento e di senno, il pioniere audace: Luigi Vittorio Bertarelli. Fu Lui, come capo della sezione strade, che concepì il programma lungimirante e ne inziò la realizzazione tracciando da solo quegli itinerari turistici ch'egli stesso percorse e misurò in una serie di diligenti ricognizioni eseguite con la sua fida bicicletta, pe-

CARTINA SCHEMATICA DELLA SARDEGNA CON GLI ITINERARI DESCRITTI NELLA « GUIDA DELLE STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE », VOL. V.

dalando su e giù per l'Italia e notando con scrupolosa cura ciò che veramente poteva servire agli altri. E così nacque, or sono trentasett' anni, la prima compendiosa e succosa « Guida Itineraria delle Strade di Grande Comunicazione ».

L'accoglienza tributatale dai Soci, il largo favore, la cordiale simpatia di cui essi la fecero oggetto, dimostrarono quanto il Bertarelli avesse veduto giustamente e come essa rispondesse ad un sentito bisogno ed assolvesse un'utile funzione nel campo del turismo ciclistico. L'accrescersi della rete stradale arricchì a mano a mano la Guida, che si perfezionò cammin facendo, pur senza mai mutare la sua fisionomia, o perdere della sua pratia efficacia dinanzi al fiorire della nostra grande « Guida d'Italia » e al moltiplicarsi della dotazione cartografica.

Per questo il Touring non solo non la trascurò, ma la fece oggetto d'amorose cure, ristampandola e migliorandola in tre edizioni successive che videro la luce nell'anteguerra con un complesso di centottanta mila copie. Poi la riprese in esame per un completo rifacimento, del quale i Soci ebbero visione nel 1927, allorchè la prima parte del primo volume, dedicato all'Italia Settentrionale, apparve in una edizione di quattrocentomila esemplari, già seguita nel 1930 da una nuova e aggiornata edizione d'altre ventimila copie.

D'anno in anno le edizioni si sono avvicendate, ossia si son pubblicati i volumi nei quali è ripartita l'intera opera, che abbraccia ormai un migliaio d'itinerari per un insieme di quarantamila chilometri. Ed ecco ora correre per le mani dei Soci, dono sicuramente gradito, il quinto volume che degnamente suggella la rinnovata serie, descrivendo con l'eloquente linguaggio dei segni, dei nomi e delle cifre, l'*Italia insulare, i Possedimenti e le Colonie*.

Questi cinque volumetti, fitti di notizie, rivelano chilometro per chilometro le strade italiane e vi guidano il turista nel modo più sicuro su tutti gli itinerari che la Patria offre all'ammirazione dei suoi figli.

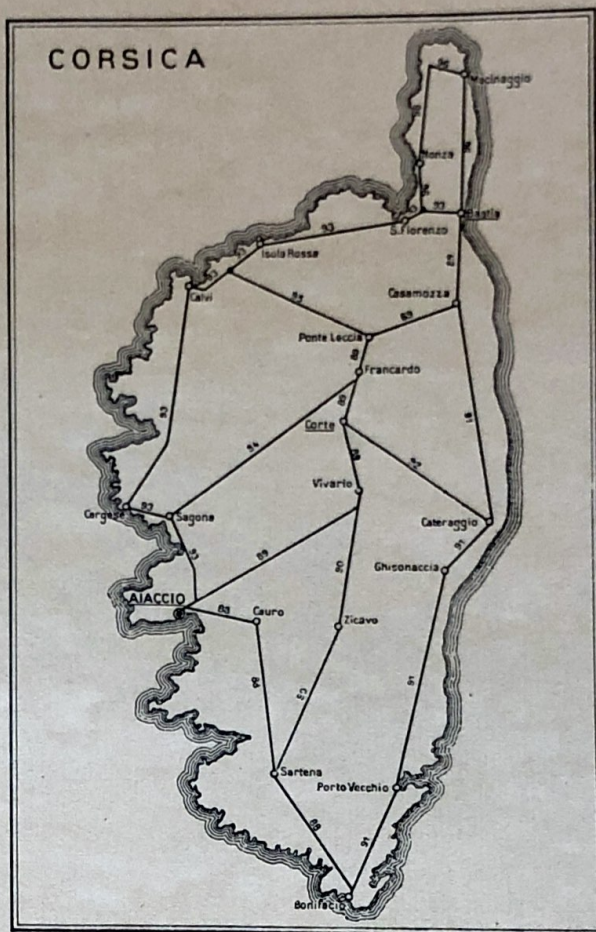
***

I nostri Soci già conoscevano dalle precedenti edizioni ciò che si riferisce alla Sicilia e alla Sardegna. Ma quest'ultimo volume estende l'esame ad altre terre nelle quali l'italianità vanta una ragione geografica o un diritto politico: le stesse terre che per analoghi motivi vennero incluse e descritte nei volumi della Guida d'Italia. Così subito dopo la Sardegna troviamo qui la sua sorella tirrenica, la Corsica, di cui la natura italiana è indiscutibile, al pari di quella del Canton Ticino e dell'isola di Malta. Alla Corsica, con la consueta evidenza, son dedicati nove itinerari per un complesso di 1128 chilometri. È tutta l'isola, rappresentata nelle sue maggiori strade: da Bonifacio ad Aiaccio, da Aiaccio a Bastia, da Sartena a Vivario, da Bonifacio alla Casamozza, da Corte a Cateraggio, da Sagona a Francardo, da Ponte Leccia all'incontro della Bastia-Calvi, da Bastia a Macinaggio e all'altro incontro della stessa strada da Calvi a Bastia, di modo che la rete perimetrale e la rete interna hanno la loro completa illustrazione.

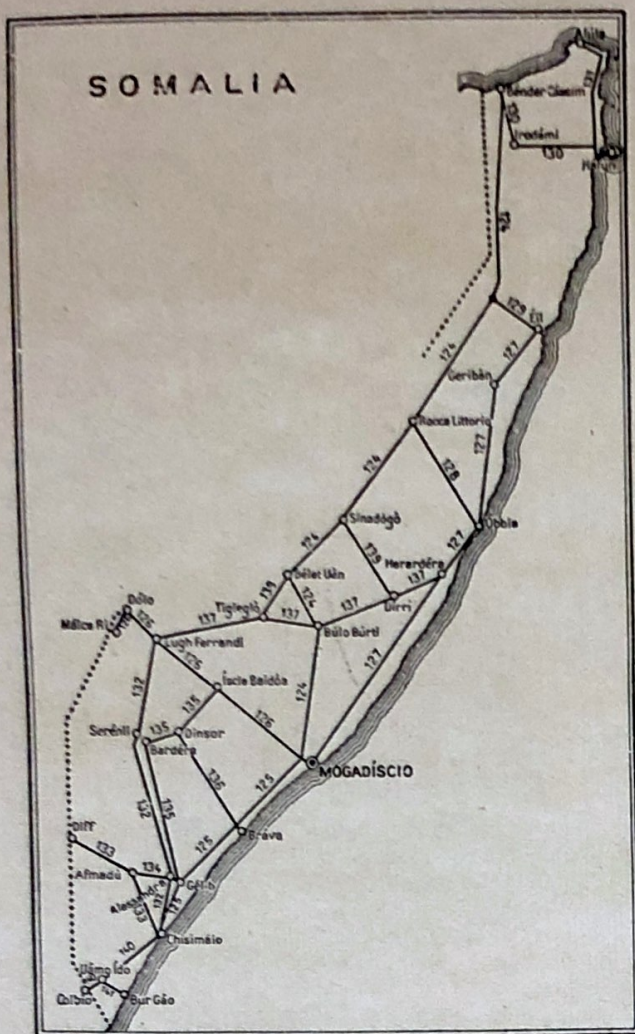
Ecco poi le isole italiane dell'Egeo, delle quali son tracciati sette itinerari per un in-

sieme di 280 chilometri. Rodi si piglia da sola cinque degli itinerari, di cui il più lungo supera i 191 chilometri descrivendo un periplo che si spinge sin verso Iaunadi. Per l'isola di Coo c'è soltanto l'itinerario di 44 chilometri che va dal capoluogo a Céfalo passando per Antimàchia; e un solo itinerario, inferiore ai sei chilometri, riguarda l'isola di Calino: quello che mena da Pothea a Brostà. Bisogna contentarsene, poichè le comunicazioni in codeste isolette sono necessariamente limitate.

Ben più si è potuto fare per le nostre Colonie vere e proprie, mentre non deve sorprendere se appaiono trattate col medesimo metro della madrepatria. L' omogeneità di criterio riflette, se non l'unità, il nesso politico che allaccia quelle contrade; ed è del resto un'arma di pacifica conquista, un mezzo di penetrazione pratica e un segno di civilizzazione effettiva anche questa uniformità di metodo, questa applicazione del concetto turistico metropolitano per terre che sembrano ancora lungi dai nostri modi di vita, distaccate dalla nostra vecchia civiltà e contrastanti con essa. L'influsso di questa è però in cammino, la trasformazione è in corso, l'assorbimento è questione di tempo. L'esotismo è destinato a scomparire dinanzi al processo livellatore e, là dove le nostre truppe han ricalcato i solchi delle antiche carovaniere e gli autocarri militari hanno cancellato le orme dei cammelli, il turismo dei nomadi cederà il passo al turismo dei veicoli a motore. Le direttrici di marcia esistono e molte son già vere e autentiche strade, delle quali di giorno in giorno si consolida la struttura e s'ingrossa il traffico. È una rete che copre estensioni immense di territorio; e noi vi segniamo intanto gli itinerari fondamentali.

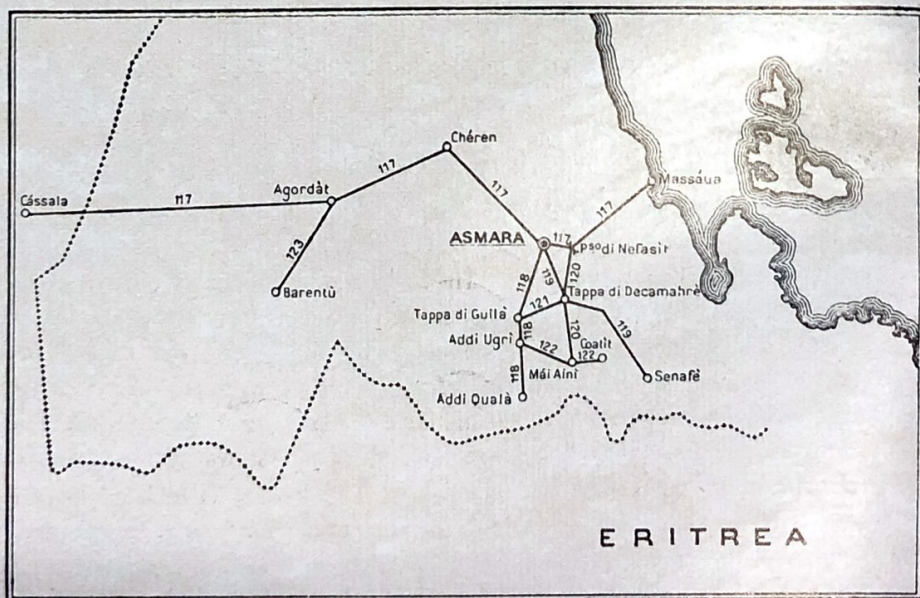
Ecco, ad esempio, le nostre Colonie mediterranee, ossia le due provincie della Libia, con sette itinerari per ciascuna. In Tripolitania essi rappresentano un complesso di 2568 chilometri e si spingono a sud sino a Sebha, a oriente sino a Sirte, a occidente sino al confine tunisino, a sud-ovest sino a Gadàmes, con un percorso di 637 chilometri. Seicento ne misura quello che da Gheddahia, per Hon e Sócna, conduce a Sebha, e 489 quello che da Tripoli va a Sirte passando per Misurata e Gheddahìa, mentre è di 384 chilometri l'itinerario Azizia, Gasr Gariàn, Mizda, Sciuèref. Più brevi, ma non di molto inferiori ai

CARTINA SCHEMATICA DELLA CORSICA, CON GLI ITINERARI DESCRITTI NELLA «GUIDA DELLE STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE», VOL. V.

duecento chilometri, sono gli altri tre itinerari: da Tripoli a Zuara e Ben Gardane, da Gasr Gariàn a Giosc, da Tripoli a Tarhuna e Beni Ulid. Sono strade che attraversano le steppe, le oasi, gli altipiani, che toccano luoghi i cui nomi riecheggiano ricordi di battaglie, che rasentano i gloriosi resti delle città romane, solcano paesaggi quanto mai pittoreschi e località piene di fascino e colme d'interesse storico ed archeologico.

Lo stesso avviene per la Cirenaica, dove i sette itinerari contemplati dalla Guida comprendono 1819 chilometri, attraverso le regioni del piano e della montagna variamente attraenti. Poco meno di 659 chilometri misura il maggior itinerario, che da Bengàsi volge ad oriente sino ad Amseàt, toccando località suggestive come Tocra e come Cirene, la famosa capitale della pentapoli greca, e cittadine leggiadre come Derna, e porti come Tóbruch e Bardia. Altro itinerario interessante è quello di 253 chilometri che congiunge pure Bengàsi a Cirene, ma passando per El

ITINERARI DELLA SOMALIA, DESCRITTI NELLA « GUIDA DELLE STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE », VOL. V. - L'ITINERARIO CHE DA MOGADISCIO SALE A BÉNDER CÁSSIM (KM. 1519) È IL PIÙ LUNGO TRA QUELLI COMPRESI NEL VOLUME.

Abiàr e Slonta. Dalle montagne di Gubba alla baia di Sóllum son 405 chilometri d'un itinerario pur seducente per bellezze panoramiche. Meno pittoresco è quello di 280 chilometri che dalla marina di Tóbruch adduce all'arida piana di Giarabùb, ove però l'oasi con la rocca senussita costituisce sotto diversi aspetti una mèta che giustifica il viaggio. Un itinerario di un centinaio di chilometri riguarda il tragitto da Derna a Mechìli. Gli altri due itinerari si volgono al litorale sud: uno puntando su Ghemines attraverso il ridente Guarscià; l'altro su Agedàbia valicando la fiorita pianura di Solùch. E certo a questi itinerari più o meno litoranei ne seguirà presto qualcuno tracciato in profondità, verso il remoto ma non più misterioso interno: sino ad Augila e Gialo, e più in giù, in pieno deserto libico e ai margini del Sahara, sino a quell'arcipelago delle oasi di Cufra ch'è il più recente traguardo raggiunto, nel cuore dell'Africa, dalla sovranità italiana.

La più antica delle colonie in nostro possesso, l'Eritrea, offre anch'essa sette itinerari: 936 chilometri di percorsi, dei quali il più esteso ne prende giusto la metà ed è la strada da Massaua a Nefasit, Asmara, Chéren, Agordàt, Cássala. Gli altri vanno da Asmara ad Addi Qualà, da Asmara a Senafè, dal Passo di Nefasit a Mai Ainì, da Tappa di Decamahrè a Tappa di Guilà, da Addi Ugri a Coatit, da Agordàt a Barentù, così che l'ampio territorio è tutto solcato in lungo e in largo.

Più fitta è la rete stradale della nostra più lontana colonia dell'Africa Orientale, la Somalia, dove si contano diciotto itinerari per un complesso di 7315 chilometri, ed è là che si trova il più lungo di quanti ne elenca la Guida: l'itinerario che da Mogadiscio sale al nord sino a Bénder Càssim e misura da solo 1519 chilometri, mentre ne misura 904 quello che, pure verso il nord, conduce da Mogadiscio ad Eil passando per Harardéra, Obbia e Geribàn; 680 chilometri l'itinerario che va da Lugh Ferrandi a Harardèra e 556 quello da Chisimaio a Lugh Ferran-

GLI ITINERARI DELL'ERITREA NON SONO MOLTI, MA QUANTO BASTA PER ATTRAVERSARNE IN LUNGO E IN LARGO IL VASTO TERRITORIO.

IN QUESTO QUADRO DI PITTORESCA VITA INDIGENA E DI VEGETAZIONE TROPICALE, IL CARTELLO INDICATORE DEL TOURING SEMBRA UN'INSEGNA DI CIVILTÀ, UNA GUIDA E UN INCITAMENTO A PERCORRERE COI NUOVI MEZZI LE ANTICHE VIE DI ROMA.

di; 564 quello che da Mogadiscio rimonta al nord sino a Malca Ri; 485 quello che scende verso il sud da Mogadiscio a Chisimaio e altrettanti quello che va da Gàlib a Iscia Baidóa; e 404 chilometri l'itinerario da Bènder Càssim a Hafùn; così che sembrano di proporzioni modeste gli itinerari al di sotto dei quattrocento chilom., che pure son parecchi.

Una rete imponente, tutta rilevata, profilata di dieci in dieci chilometri, descritta ed illustrata fedelmente dalla nostra Guida. La quale presenta per ogni isola e per ciascuna colonia la rispettiva cartina geografica col tracciato degli itinerari (142 in tutto, per una somma di ventunmila chilometri, di cui tredicimila nelle Colonie) e col sussidio di op-

LA RETE STRADALE DELL'ISOLA DI RODI, FORNITA DI CARTELLI INDICATORI DEL TOURING.

portune piantine dei maggiori centri (35 in totale) con le indicazioni per gli attraversamenti. Lavoro enorme, sebbene contenuto in piccola mole, che, beninteso, si riferisce soltanto alle strade principali, ai percorsi più battuti, alle vie di grande comunicazione, com'è appunto nel titolo e nel programma di queste guide: volumetti tascabili, di facile e comoda consultazione, di straordinaria utilità per il viaggiatore, per il turista — particolarmente per l'automobilista — e di apprezzabile giovamento per tutti in generale.

I Soci del Touring Club Italiano hanno goduto il privilegio di fornirsi gratuitamente di questo prezioso materiale ricevendo i volumi via via che venivano pubblicati; e così ora essi si vedranno arrivare a casa questo quinto volume che corona la serie, e certo lo saluteranno come il fido compagno col quale sarà piacevole spinger lo sguardo fuori della penisola e percorrere, di là dai mari, le terre vicine e lontane che appartengono all'Italia.

....e quel che si fa in materia di segnalazioni stradali.

Un'opera del Touring che ha col volume della Guida delle Strade di Grandi Comunicazioni di cui discorriamo in principio di questo articolo uno stretto rapporto e in certo modo lo integra e lo perfeziona, è quella dei Cartelli indicatori, tanto apprezzati dai turisti in genere, dagli alpinisti e dagli automobilisti in ispecie, i quali ormai da anni li vedono su tutte le strade italiane e sulle Alpi e adesso li trovano anche nelle Colonie, dove anzi hanno precorso in molte zone il movimento turistico.

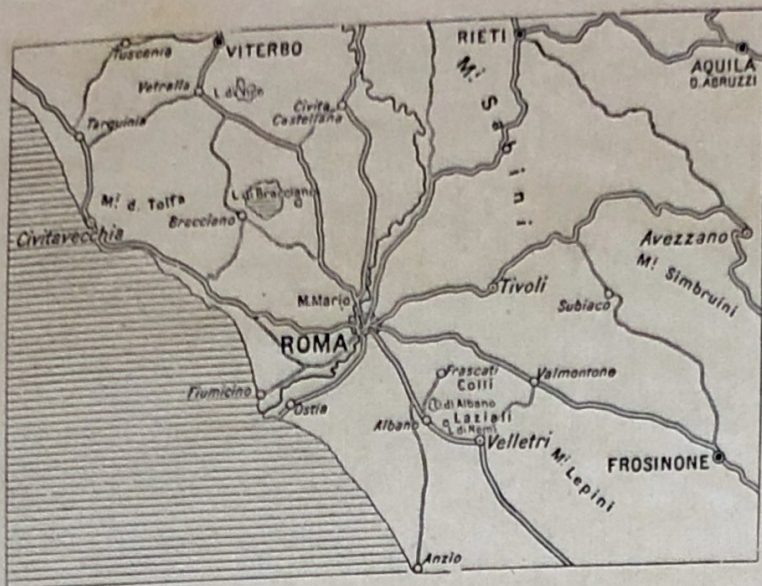
Piantati su pali di ferro e fatti di ferro smaltato per resistere all'azione del sole e delle intemperie, questi preziosi cartelli segnalano i pozzi, gli uadi o corsi d'acqua, i fortini, le oasi, i paesi, gli scavi archeologici, e forniscono le indicazioni di marcia interessanti il traffico. Certo non è senza commozione che s'incontrano queste vigili scolte, questi araldi del Touring, questi messaggeri della Patria, sparsi nelle più remote contrade.

È anche questa una seminagione d'italianità e una propaganda di civiltà, che non si limita ai capoluoghi, ai centri abitati, alle fascie costiere, ma si spinge a fondo nell'interno. Si veda qui la cartina della Tripolitania, in cui è segnata la vasta rete di distribuzione dei nostri cartelli. Essi si sono spinti sino a Gadàmes e a Zella, sino a Sebha e a Murzuk, nel cuore del Fezzan! Da notare che la cartina indica soltanto i punti principali, ma in realtà i cartelli sono assai più numerosi, perchè nelle oasi e nei centri abitati essi costituiscono un folto sistema che però, data la scala della carta, non era possibile rappresentare. Basti dire che sono già 602, disseminati in questa parte della Libia. In Eritrea ne abbiamo collocati 35. Nell'isola di Rodi son 141; in Somalia 164. In totale, 942 Car-

UNA CARTINA SIGNIFICATIVA: I CARTELLI INDICATORI DEL TOURING SULLE STRADE DELLA TRIPOLITANIA, SI PROTENDONO, ARALDI DI ITALIANITÀ, SINO ALLE SOGLIE DEL SAHARA.

telli, e se vi si aggiungono quelli disposti in alcune località della Cirenaica si arriva al migliaio; ed è anche questo un notevole complemento pratico per il quinto volume della nostra Guida. L'attrezzatura turistica si concreta così nella maniera più efficace a beneficio di tutti, porgendo un effettivo contributo all'opera di valorizzazione strenuamente perseguita dal nostro provvido Governo.

***

Non abbiamo finito. C'è un altro dono, per

RAPPRESENTAZIONE SCHEMATICA DELLA GRANDE CARTA DI ROMA E DINTORNI, AL 200.000.

i Soci del Touring: un foglio della *Carta delle zone turistiche d'Italia* e precisamente quello che riguarda ROMA E DINTORNI. Dono quanto mai ghiotto, dunque, poichè offre nelle sue chiare linee il fulcro della Patria, là donde irradia la sua gloriosa luce la Città Eterna, culla venerata della Stirpe, faro sfavillante sull'Umanità.

Basterebbe il titolo a segnalare il valore di questa Carta al 200.000, ma vogliamo aggiungere qualche notizia per sottolinearne i pregi. La caratterizzano una chiarezza, un'evidenza, una plasticità che non si potrebbero desiderare maggiori. Alle arterie principali è dato risalto dalla colorazione speciale, che è rossa per le strade statali e gialla per le provinciali. Vi sono aggiunte le quote di distanza, anche per tutte le strade di carattere secondario, e merita menzione il fatto che le arterie statali sono nominate e numerate, essendo questa la prima volta che in una carta figurano le strade col nome e col numero; l'intero Agro romano appare con la viabilità totalmente aggiornata, non solo, ma con l'aggiornamento completo anche per le strade delle varie provincie comprese nel foglio, con le rettifiche e le varianti introdotte ultimamente, nella incessante opera di miglioramento patrocinata dall'Azienda della Strada. Tutt'intorno a Roma è come una gran tela di ragno che si è sviluppata e che è chiaramente raffigurata sulla carta: una rete d'arterie che circondano la città senza attraversarla: una serie di circonvallazioni concentriche, tracciate a seconda delle bonifiche dell'Agro.

Gli aggiornamenti vennero eseguiti non solo in base a notizie ufficialmente sicure, ma altresì in parte mediante sopraluoghi. Le distanze son calcolate siccome partenti all'origine dal monumento di Marco Aurelio sul Campidogilo, e procedono quindi spezzettate da successivi capisaldi. Il chilometraggio, che sulla nostra carta al 250.000 è indicato soltanto per le strade principali, qui figura anche sulle secondarie. Si è pur praticata una revisione della toponomastica.

Sul rovescio della carta è poi incisa la pianta schematica di Roma, in scala al 20.000, aggiornatissima ancor questa, che è frutto di ricerche e sopraluoghi, di elementi forniti dal Governatorato ed anche di fotografie aeree. Essa ha lo scopo essenziale di indicare agli automobilisti gli attraversamenti della città e le uscite dalla medesima. Perciò la rete delle strade di attraversamento è marcata in giallo e, oltre a parecchi punti importanti dell'Urbe, sono messe in pronta evidenza le diverse Porte. Ai margini del foglio c'è poi l'indicazione dei chilometraggi per le varie destinazioni. Accompagnato da un fascicoletto recante l'indice alfabetico dei nomi in esso contenuti, questo foglio della zona romana si presenta chiaro e completo in ogni sua parte: viatico di eloquente praticità per tutti i turisti, strumento utile per tutti i nostri Soci.

LA DIREZIONE GENERALE DEL T. C. I.

SOCI!

Rimandateci le schede di votazione incluse nel fascicolo di maggio. È per voi un piccolo disturbo, per noi un grande favore, e ve ne siamo grati.

(fot. Biagini)

LA PARTITA NELLA PIAZZA DELLA SIGNORIA.

IL CALCIO FIORENTINO IN LIVREA

Le origini dell'antico giuoco della « palla al calcio », detto in seguito semplicemente « calcio », e conosciuto universalmente sotto l' etichetta esotica di « foot-ball », appaiono tuttora molto incerte.

Secondo una leggenda antica, fu l'astuto Ulisse a introdurlo per primo tra le sue genti, quando, reduce dall'assedio di Troia, fu sbalestrato dalla tempesta con le sue navi sopra un'arida e deserta spiaggia, dove i suoi seguaci molto contrariati stavano per ammutinarsi e per giocargli qualche brutto tiro. Ma egli ebbe allora come un lampo di genio, e, afferrato un otre di cuoio pieno d'acqua e vuotatolo del contenuto, si diede a soffiarvi dentro con tutte le sue forze, e, gonfio che fu, lo gettò in mezzo ai suoi turbolenti armigeri, gridando: « Eccovi prigioniero in questo otre lo stesso Eolo, che ci ha esposti a tanti pericoli, io lo abbandono alla vostra vendetta!». E non c'è da meravigliarsi se Eolo imprigionato nel pallone rigonfio, fu preso a calci da quei forsennati.

Sorsero poi alcune regole del giuoco, che fu perfezionato in Grecia e battezzato col nome di «sphennida» dal modo particolare di manovrare la palla, consistente nel far finta di lanciarla in un senso, mentre invece veniva poi indirizzata in un altro, per ingannare i giocatori della parte avversaria.

Il giuoco della palla al calcio passò in seguito dai Greci ai Romani, che, avendolo modificato a seconda dei loro gusti, lo chiamarono «arpasto», parola che letteralmente significa « rapimento »: il che spiega come il giuoco consistesse nel togliersi vicendevolmente la palla, con lo scopo di indirizzarla alla mèta prefissa.

Introdotto poi a Firenze dalla colonia romana che vi si trasferì, l'arpasto cominciò dal principio del sec. XV ad essere giocato abitualmente anche in quella città, più che altro in certe speciali ricorrenze solenni. E vi prese un grande sviluppo, sì da essere dipoi considerato come un giuoco prettamente fiorentino. Ecco perchè il vocabolario della Cru-

(*fot. Biagini*)

UNA FASE ANIMATA DEL GIUOCO.

sca definisce questa contesa della palla « giuoco proprio della città di Firenze, a guisa di battaglia ordinata, con una palla a vento, rassomigliantesi alla sferomachia, passato dai Greci ai Latini, e dai Latini a noi.

Ma conviene qui dire che v'ha menzione in qualche antico autore di un editto emanato fino dal 1314 da Edoardo II che proibiva di « giocare in città alla palla al calcio, per evitare incidenti e trambusti »; segno che in Inghilterra tale giuoco era in voga da qualche tempo, se si svolgeva con tanto accanimento da fare intervenire la legge.

Comunque, le maggiori notizie del giuoco del calcio le abbiamo dagli scrittori italiani fra il Cinque e il Settecento: notevole tra tutti un trattatello dovuto a Giovanni Maria Bardi dei conti di Vernio, che si può considerare il legislatore di questo giuoco, e che ne parla compiutamente e in uno stile così puro e vivace da fare adottare il manuale fra i testi di lingua dell'Accademia della Crusca. Come sono proprie della città di Siena le « corse delle contrade »; come lo è di Pisa « l'assalto e la difesa del Ponte », così il « calcio in livrea » è un legittimo figlio fiorentino: e tale lo definì il giorno della resurrezione di questo giuoco, nella primavera del 1898, Re Umberto I, che assistè alla partita.

I plebei lo giocavano, prima dell'epoca repubblicana, sul Prato, dov'è la porta, e anche all'esterno e all'interno della città, sulle piazze, specialmente su quella di S. Croce, dove ebbero per secoli il loro svolgimento le partite solenni in livrea, giocate dalla nobiltà locale e straniera, come il più importante numero dei programmi di festeggiamento per vittorie, arrivo di illustri personaggi, nascite o nozze di principi, ecc.

Anzi, alla precisa metà di Piazza S. Croce si vedono ancor oggi infissi, ai due lati degli stabili a sud e a nord della medesima, due tabelle di marmo con su scolpito un pallone, che servivano a determinare le prescritte distanze nell'antico giuoco. E se questa storica piazza avesse facoltà di parlare, narrerebbe, agli ultimi discendenti dei calciatori appassionati del bel tempo antico, episodi di godimenti e di tripudî, ed elencherebbe infiniti stuoli di nobili giovani fiorentini e stranieri, che corsero e sudarono per fare « caccia » e per vincere: nomi di regnanti, di diplomati-

UNA DELLE SQUADRE IN LIVREA, CON LE INSEGNE SPIEGATE. (*fot. Biagini*)

ci, di guerrieri, che assisterono alle lotte del giuoco talvolta cruente; di dame e damigelle che trepidarono per la vittoria dei loro cavalieri; di giovani della più alta nobiltà, agili, audaci e valorosi (come Lorenzo, duca d'Urbino, Cosimo I e Francesco granduchi di Toscana, Vincenzo Principe di Mantova, ecc.) fra i quali tre futuri Pontefici: Giulio e Alessandro de' Medici (poi papi Clemente VII e Leone XI) e Maffeo Barberini (poi papa Urbano VII).

Il Guerrazzi, nel suo «Assedio di Firenze», fa un'ampia e particolareggiata descrizione di questo giuoco, dalla quale si apprende come il giorno precedente a quello della partita venissero portate in pubblico le insegne delle squadre dei giocatori, i quali erano infine arringati dal rispettivo alfiere per incitarli alla lotta serrata e alla vittoria: le squadre si recavano poi ad ascoltare la messa solenne, che veniva celebrata nella chiesa della SS. Annunziata.

Inoltre le insegne erano portate in corteo alla vigilia della gara per tutte le vie della città, e la sera, dopo la partita, venivano riunite in Piazza S. Croce e consegnate all'alfiere della parte vittoriosa, che aveva la facoltà di destinarle cavallerescamente alle dame della più alta aristocrazia oppure alla propria fidanzata o sposa.

Nel vecchio giuoco fiorentino, il campo era diviso — come oggi — in due parti, ma aveva due palizzate invece di due porte vere e proprie, sopra le quali la palla doveva passare, anzichè dentro, per segnare il punto. Questo veniva detto « caccia » (l'odierno « goal »): anche due falli costituivano un punto.

Ad ogni « caccia » le due squadre si davano il cambio: quella che aveva fatto volare il pallone sopra la palizzata marciava al nuovo campo a gonfalone spiegato, l'altra si incrociava con quella tenendo il gonfalone volto verso terra.

Le squadre erano composte di 27 giocatori ciascuna: quindici, divisi in gruppi di cinque, formavano la prima linea vicino alla metà del campo e si chiamavano gli « innanzi »; altri cinque formavano la seconda linea col compito di intralciare la eventuale azione degli « innanzi » avversarî e si chiamavano « sconciatori »; quattro, detti « datori innanzi », formavano poi la terza linea e avevano la missione di impadronirsi della palla, spinta fino a loro, e di rigettarla nel campo nemico. Altri tre infine formavano la quarta ed estrema linea di difesa, ed erano chiamati « datori indietro »: di questi ultimi, due stavano a guardia dalla parte laterale della palizzata, e un altro, il più forte e più abi-

(fot. Biagini)

UN CAPITANO DEL POPOLO.

le, che corrispondeva all'attuale portiere, nel centro, e aveva la mansione di impedire alla palla di oltrepassare la staccionata.

La fine del giuoco, con la conseguente vittoria di una delle squadre, era caratterizzata da grandi clamori di partigiani, e non raramente da qualche zuffa vera e propria, come talvolta accade ai giorni nostri.

Una partita di calcio rimasta famosa è quella che descrisse Francesco Domenico Guerrazzi ne « L'assedio di Firenze ». Era il 17 febbraio 1529, e gli stessi giovani che difendevano la città sulle mura, soldati e compagni di Francesco Ferrucci, per mostrare il loro disprezzo del pericolo, scesero a giocare una partita di calcio in piazza S. Croce, come quella che era più esposta e dominata dal nemico, che aveva portato i suoi cannoni sulle alture di S. Miniato e di Arcetri. Anzi, perchè ai nemici non sfuggisse il gesto di scherno e di fierezza dei difensori di Firenze, furono fatti salire sul tetto della Chiesa di S. Croce alcuni trombettieri a segnalare l'inizio e le fasi del giuoco. Contro tali araldi fu sparato dalle alture di Giramontino un solo colpo di colubrina, che non solo non ferì alcuno, ma non impedì neppure ai trombettieri di continuare tranquillamente le loro segnalazioni.

L'ultima partita della serie antica fu giocata in forma solenne nel 1738 in onore del nuovo Granduca Francesco di Lorena. Dopo di quella, corre un intervallo di ben 160 anni, cioè fino alla fine del 1898, epoca in cui si svolse una partita di calcio in Piazza S. Croce in occasione delle feste centenarie in onore di Paolo Toscanelli e di Amerigo Vespucci.

Nel 1902 in Piazza S. Maria Novella e nel 1908 allo Sferisterio delle Cascine furono giocate le ultime due partite.

Veramente geniale e opportuna è stata l'idea di una rievocazione dell'antico calcio in livrea, in occasione delle onoranze a Francesco Ferrucci nel suo centenario; giuoco in gran voga a Firenze, ai tempi dell'eroico difensore della Repubblica. E chissà quante altre volte il nostro Eroe sulla piazza di S. Croce, del Prato e altrove, si dilettò in quel giuoco, se non fu proprio egli stesso l'ispiratore di quella famosa partita del 1529 sopra ricor-

(*fot. Biagini*)

TROMBETTIERI E TAMBURINI ANNUNCIANO LA PROSSIMA PARTITA.

data, che aveva in palio, più che la grassa vitella stabilita come posta, il disprezzo del pericolo e del nemico che dall'alto ne era il beffeggiato spettatore!

Il tradizionale buon gusto del patriziato fiorentino ha sùbito colto in questa rievocazione storica il senso di elevatezza spirituale e di dignità civile, attraverso cui i nomi magnifici di oggi trovano rispondenza nelle splendide opere affermatesi nei secoli: testimonianza di nobiltà vera, che non si esauriva nel fasto e nella tirannia, ma si traduceva in virtù operante attraverso le responsabilità del comando, l'ardimento guerriero, l'audacia delle conquiste civili, la protezione delle arti; nobiltà che aveva cura del popolo e sapeva dargli esempio di ogni civica perfezione. E come aveva nobilitato la professione delle armi, strappandola al mestiere degli avventurieri; come aveva elevato il commercio a prestigio di civile attività e di strumento di patria potenza, togliendone il maneggio ai bottegai; come aveva dato un decoro al lavoro degli artigiani istituendo le corporazioni, così anche all'umile giuoco del calcio la Signoria Fiorentina aveva conferito un segno di distinzione, riserbando-

(*fot. Biagini*)

IL BUE CHE SARÀ DONATO AL PARTITO VINCITORE.

(fot. Biagini)

IL CAMBIO DEL CAMPO: DOPO SEGNATA LA «CACCIA», LA SQUADRA CHE HA FATTO IL PUNTO MARCIA CON LA BANDIERA AL VENTO; L'ALTRA, CON LA BANDIERA ABBASSATA.

ne il diritto di partecipazione ai giovani delle famiglie patrizie, come a farne una competizione di cavalleresca virtù, a complemento e incitazione delle più belle competizioni d'arme.

Nelle rievocazioni dell'anno scorso, i più bei nomi della nobiltà fiorentina figuravano nello storico corteo.

Piazza S. Croce e Piazza S. Maria Novella non si prestavano ormai più a partite di giuoco del calcio per la loro trasformazione attuale: ma quella della Signoria, non poteva inquadrare meglio i costumi dei patrizi che le dettero il nome e il suo giuoco tradizionale.

***

Il magnifico corteo prende le mosse dai chiostri di S. Croce, e, tra fitte ali di popolo ammirante, percorre le principali vie della città per poi fare solenne ingresso, per il Lungarno e per gli Uffizi, nel magico quadrilatero, gremito di spettatori, di Piazza della Signoria. Dopo la sfilata e l'omaggio alle Autorità adunate all'ingresso di Palazzo Vecchio, i componenti della Signoria, Capitani, Araldi, Alabardieri, Cavalieri, Fanti, Trombettieri, Tamburini e Guardie di Palazzo inquadrano la pista con i loro pittoreschi costumi, mentre i gonfaloni e gli stendardi si allineano sul parapetto anteriore delle logge dell'Orcagna. E tra i partiti bianco, della destra, e verde, della sinistra dell'Arno incomincia l'emozionante partita. La piazza risuona di grida e di incitamenti, e un colpo di mortaio, segna ogni «caccia», cioè ogni punto. Le squadre cambiano di campo tra gli applausi degli spettatori, e così si alternano le vicende del giuoco fino alla vittoria finale.

Un grosso bue, inghirlandato di fiori, è il premio assegnato alla squadra vincente, che lo reca in trionfo di qua o di là d'Arno, a seconda del partito a cui appartiene.

Dopo la splendida riuscita della rievocazione dello scorso anno, si è costituita ora una «Società storica del giuoco del Calcio Fiorentino» che ha rivolto un appello alla cittadinanza perchè si iscriva nelle varie categorie che compongono l'uno o l'altro dei due partiti, e ne venga novello lustro all'istituto tradizionale che, oramai iscritto per sempre nel calendario delle feste locali, si ripete regolarmente due volte ogni anno, al 4 maggio e al 24 giugno.

ERMANNO BIAGINI.

ROVINE DI REIMS.

I SOLDATI ITALIANI IN FRANCIA

Il 22 gennaio di quest'anno, a Parigi, l'Accademia di Francia era convocata in solenne assemblea per ricevere il Maresciallo Pétain, chiamato ad occupare il seggio rimasto vacante in seguito alla morte del grande Maresciallo Foch. In tale occasione il nuovo Accademico pronunziò, com'è d'uso, un discorso per commemorare il suo illustre predecessore, del quale rievocò magistralmente le qualità d'ingegno e di carattere e l'alta sapienza di stratega, esaminando poi partitamente ed acutamente l'opera da lui svolta quale Comandante Supremo sulla fronte franco-inglese nell'ultima fase della grande guerra.

Il discorso del Maresciallo Pétain — discorso di soldato leale e cavalleresco — riveste per noi Italiani una particolare importanza per due frasi che, soprattutto, sono in esso da rilevarsi. Con la prima, viene solennemente sfatata la meschina leggenda che vorrebbe attribuire all'intervento delle divisioni Alleate sulla fronte italiana la salvezza dell'Esercito nostro e della nostra Patria dopo lo sfondamento di Caporetto. Pétain infatti ha detto testualmente:

« Dopo aver inviato al fronte italiano quattro Divisioni francesi e persuaso gli Inglesi a seguire il nostro esempio, Foch parte egli stesso per l'Italia il 28 ottobre. Quindici giorni dopo il nemico era arrestato sulle rive del Piave, *prima ancora che fosse necessario impegnare le nostre Divisioni. Lasciando alle Armate italiane il merito e l'onore di salvare la loro Patria*, Foch con la sua presenza e con quella delle Divisioni franco-inglesi aveva affermato la solidarietà degli Alleati ».

Con la seconda frase, il Maresciallo Pétain consacra l'importanza del contributo recato dal nostro intervento sui campi di Francia alla Vittoria comune:

« Il gesto di Foch aveva rinsaldato fra le

(1) Touring Club Italiano - « Sui Campi di Battaglia ». VI. *I soldati italiani in Francia*. (68 pagine di testo, 48 di illustrazioni, 6 carte). Prezzo: alla Sede L. 5; in Italia e Colonie L. 6; Estero L. 8.

RE VITTORIO EMANUELE, RE ALBERTO, IL PRINCIPE DI PIEMONTE, IL PRINCIPE DI BRABANTE, IL MARESCIALLO PÉTAIN ED IL SEGUITO PASSANO IN RIVISTA IL II CORPO D'ARMATA ITALIANO NEL BELGIO (GENNAIO 1919).

due grandi Nazioni un legame del quale, alcuni mesi dopo, noi dovevamo alla nostra volta sentire il beneficio: il 15 luglio 1918, sui fianchi della montagna di Reims, il II Corpo d'Armata italiano con la sua attitudine eroica contribuiva a sbarrare ai Tedeschi la via di Epérnay ».

Ed ora i nostri cortesi lettori si pongano coscienziosamente una mano sul petto e si chiedano: quanti di loro conoscono, sia pure approssimativamente, quale fu l'azione svolta dal II Corpo d'Armata sulle colline della Champagne e successivamente, nella cruenta avanzata dall'Aisne alla Mosa, alle calcagna dell' invasore, finalmente sopraffatto e respinto?

Quanti di loro conoscono, anche approssimativamente, l'entità delle perdite, ascese a 14.502 uomini, di cui 493 Ufficiali: vale a dire a più della metà della forza combattente del Corpo d'Armata?

A quanti è noto che oltre 4500 sono i nostri Fratelli che dormono l' eterno sonno nei Cimiteri di Bligny e di Soupir e nelle tombe sparse in altri 21 cimiteri di guerra francesi — senza contare i 400 volontari

TOMBE DI SOLDATI ITALIANI NEL CIMITERO DI LIONE.

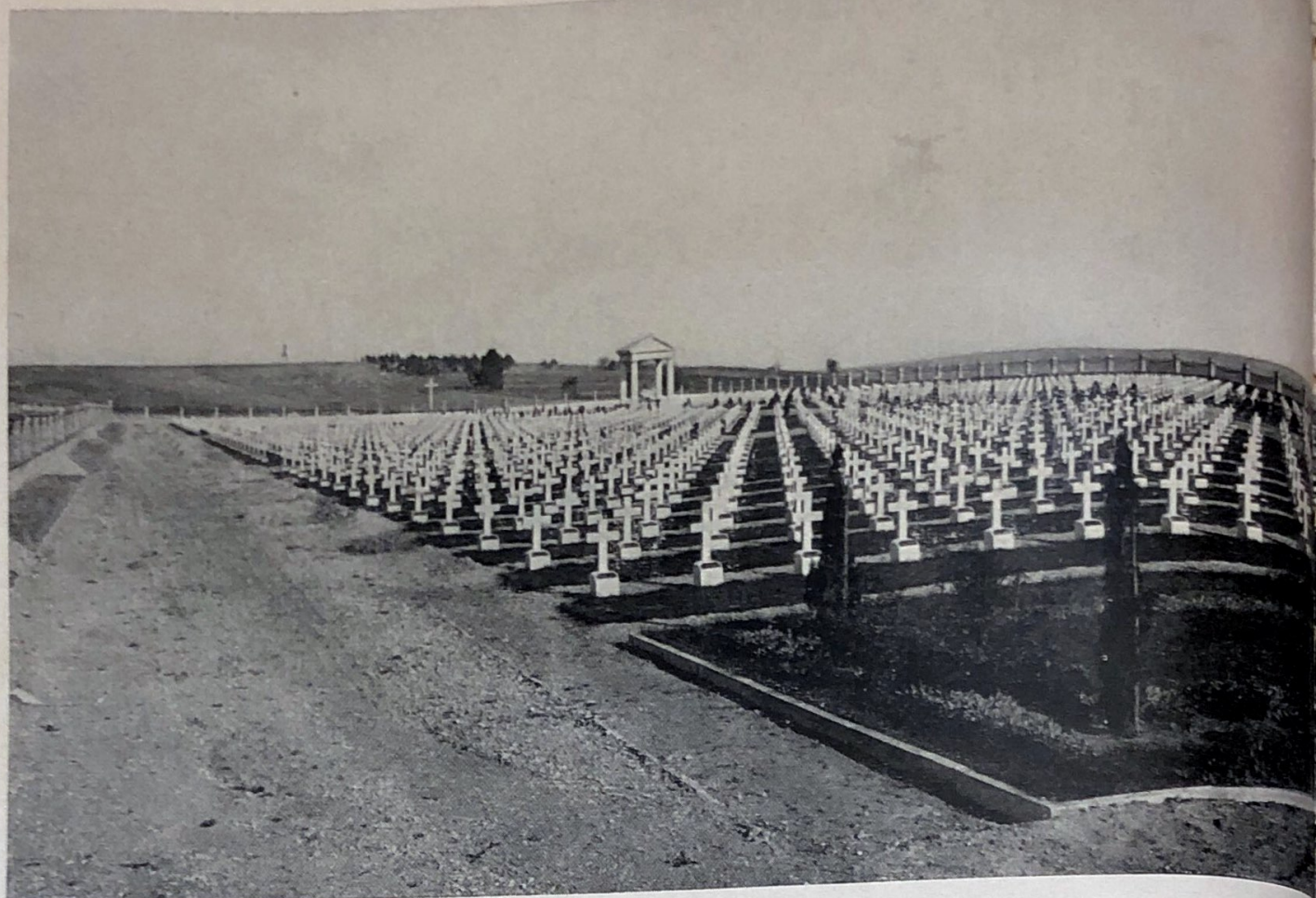
TRUPPE ITALIANE DIRETTE ALLA FRONTE ATTRAVERSANO ARCIS-SUR-AUBE.

Garibaldini — molti dei quali riposano nel suggestivo Cimitero del Ravin des Chênes? (1)

Appunto per rendere nota agli Italiani questa gloriosa pagina della storia della nostra guerra, appunto per valorizzare il contributo da noi portato alla causa comune, anche sui campi di battaglia di Francia, e per porre nella loro giusta luce le gesta dei nostri Fratelli che combatterono in terra straniera, e di quelli, così numerosi, che vi perdettero gloriosamente la vita, il Touring Club Italiano — adeguatamente svolgendo il breve cenno che di tali gesta aveva pur dato nel quinto libro della « Guida dei Campi di Battaglia » — ha determinato di dedicare all'azione dei *Soldati italiani in Francia* un nuovo volume di tale Collana, il volume che — con questo titolo — ha visto la luce nello scorso maggio.

Il nuovo lavoro non è di rilevante mole, ma è folto di dati e di notizie: scritto in forma piana, facile, avvincente; ricco di schizzi e di fotografie veramente originali, non poche inedite; tutto denso di interesse, dalla prima all'ultima pagina. È stato compilato dal maggiore dott. Amedeo Tosti — l'estensore, in tutto o in parte, di altri volumi della serie.

IL PRESIDENTE POINCARÉ DECORA IL GENERALE ALBRICCI, COMANDANTE DEL II CORPO D'ARMATA ITALIANO IN FRANCIA.

(1) Il numero totale degli Inglesi e Francesi gloriosamente caduti in terra italiana ammonta a 1454.

IL CIMITERO MILITARE ITA[LIANO]

Affinchè la narrazione riuscisse più viva, più vicina al vero, egli si è recato, per incarico del Touring, sui luoghi stessi dove il II Corpo d'Armata combattè le sanguinose battaglie dell'Ardre e dello Chemin des Dames; ha visitato i numerosi Cimiteri di guerra dove sono tumulate le gloriose Spoglie dei 4500 Caduti; ha raccolto numerose fotografie di guerra, ed altre di località, di monumenti, di cimiteri militari; ha potuto imprimere a tutto il suo lavoro una fresca nota personale che ne rende la lettura quanto mai interessante e suggestiva.

Come negli altri volumi della serie, anche in questo la materia è stata suddivisa in tre parti: nella prima è contenuta una descrizione del «*Terreno*»: uno sguardo generale alla sua conformazione; un cenno alla rete idrografica, alla viabilità; ai principali centri abitati; alcune notizie d'indole statistica; un breve cenno storico della zona.

Nella seconda sono esposti gli «*Avvenimenti*». Precede una breve sintesi delle operazioni svoltesi sulla fronte franco-inglese dallo scoppio delle ostilità fino alla primavera del 1918. Viene quindi descritta, in un secondo capitolo, la situazione quale si presentava sulla fronte della Champagne nel giugno di tale anno. In un terzo capitolo sono esposte le ragioni che motivarono l'invio sulla fronte francese delle nostre truppe ausiliarie dapprima — 60.000 uomini circa — e del II Corpo d'Armata poi.

Questa grande Unità, forte di circa 30.000 combattenti, comandata dal valoroso generale conte Alberico Albricci, e formata dalle Divisioni 3ª e 8ª, giungeva in terra francese preceduta da una brillante fama di gloria, conquistata sui duri campi di battaglia di Plava, del Monte Cucco, del Monte Santo e del Vodice, sulla Bansizza e sul Montello.

Dopo un breve periodo di orientamento e di affiatamento coi metodi di combattimento in uso sulla fronte francese, le nostre truppe furono mandate in linea nel settore delle Argonne, in quel periodo relativamente tranquillo. Ma quando si sferrò la grande offensiva tedesca fra Reims e Soissons, il Generale Albricci sollecitò dal Maresciallo Pétain un impiego più attivo delle sue truppe:

[...]LIANO DI BLIGNY (3500 SALME).

— Noi italiani — gli disse ben chiaramente — siamo venuti in Francia per combattere, e non per vedere come i Francesi si battono!

E fu accontentato: il 19 giugno — incorporate nella 5ª Armata e schierate fra il I Corpo Coloniale (a destra) e il V Francese (a sinistra) — le belle truppe del II Corpo italiano si trovavano in posizione, a sbarramento della Valle dell'Ardre, coprendo il fianco di Reims e le comunicazioni fra Reims e Parigi. Erano le valorose Brigate *Alpi, Brescia, Napoli* e *Salerno,* coi Reggimenti 4° e 10° di artiglieria da campagna, il 9° Raggruppamento di artiglieria pesante campale, il 2° Reparto d'assalto, il 2° Gruppo di squadroni dei Cavalleggeri di Lodi, il 25° e il 60° Battaglione del Genio e altri reparti minori e servizi.

« La Battaglia dell'Ardre » — « Sull'Aisne » — « L'Avanzata della Vittoria », sono i titoli di altrettanti capitoli ove si addensa il maggiore interesse del lavoro e che descrivono dettagliatamente le operazioni nelle quali queste truppe versarono generosamente il proprio sangue, coprendosi di gloria.

In quelle pagine il lettore troverà la narrazione del tremendo bombardamento a proietti esplosivi e a gas tossici che fu scatenato dalle artiglierie tedesche alla mezzanotte del 15 luglio 1918; vi apprenderà con stupore come in due reggimenti campali di artiglieria divisionale — italiano l'uno, francese l'altro (19 batterie complessivamente: 76 pezzi) — rimanessero non colpiti soltanto 9 pezzi. Vi leggerà come l'attacco tedesco, così formidabilmente preparato dal fuoco, e sferrato poi con forze schiaccianti, preceduto da lanciafiamme, avesse travolto l'intera nostra 8ª Divisione, minacciando il fianco della 3ª (in un nostro Reggimento di Fanteria, il 75°, venne gravemente ferito il Colonnello e uccisi tutti e tre i Comandanti di Battaglione), e come l'avanzata nemica — giunta sulla seconda posizione — fosse poi pienamente respinta da elementi nostri e dalla 120ª Divisione francese — posta agli ordini del generale Albricci — mentre un energico, sanguinoso contrattacco del nostro 2° Reparto d'Assalto ristabiliva il contatto, che era venuto a mancare, col V Corpo francese. Alla sera, la nostra 8ª Divisione è quasi tutta fuori di combattimento,

TRINCEE SCONVOLTE DAL TIRO D'ARTIGLIERIA NEL SETTORE DELL'ARDRE.

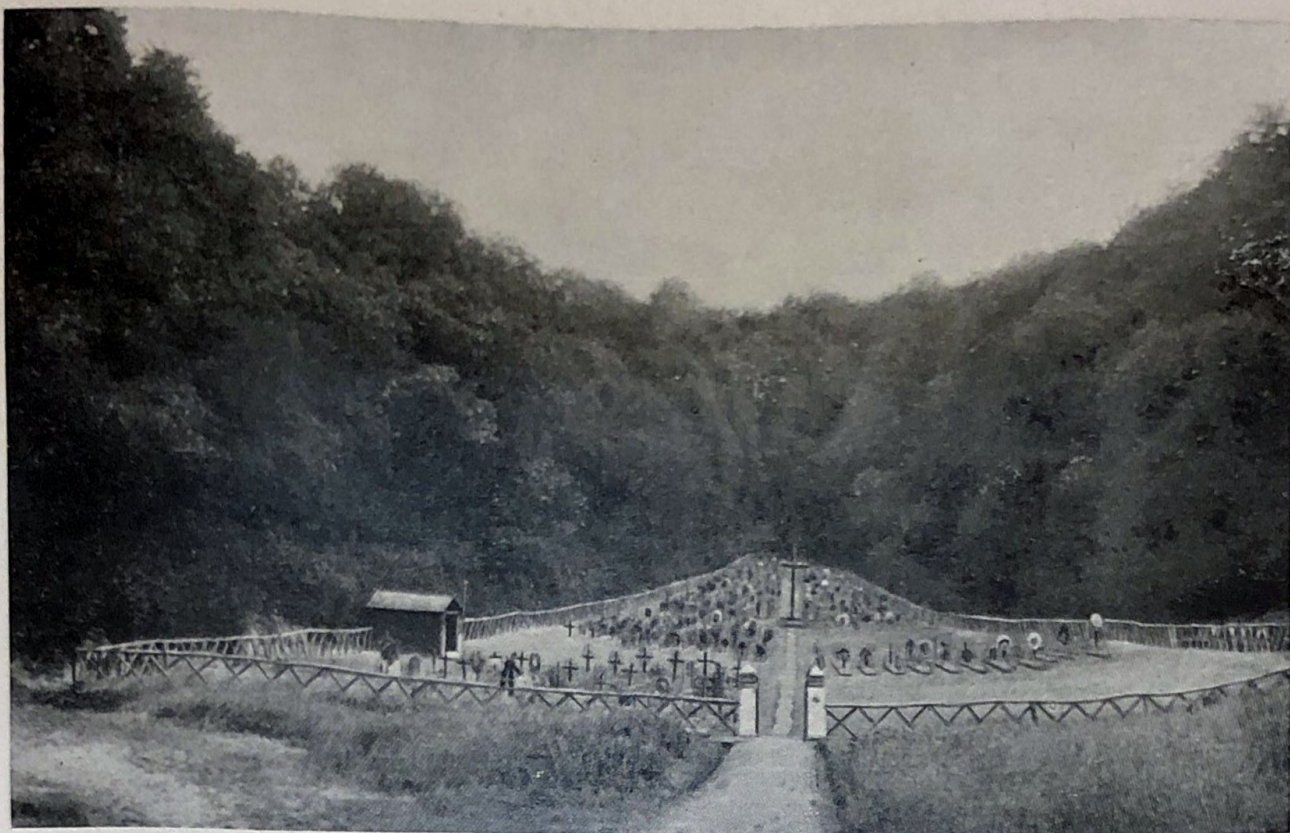
ma il suo sacrifizio è valso a ritardare l'urto del nemico sulla seconda posizione ed a togliergli quasi per intero il suo impulso.

Nel giorno successivo, allorquando un nuovo potente attacco tedesco rende la situazione particolarmente grave, il Generale Albricci, con sicura intuizione, concentra sul tratto sfondato l'azione di tutta l'artiglieria disponibile, lancia nella battaglia l'intera 14ª Divisione francese — messa nel frattempo anche essa a sua disposizione — e, col valido concorso del nostro Reparto d'Assalto, chiamato anche questa volta sul luogo dove il pericolo è maggiore, riesce dopo una strenua lotta a ristabilire pienamente la situazione.

Nel successivo 17, il 75° Reggimento Fanteria, lanciatosi all'attacco con foga garibaldina, viene ad urtare in pieno contro una intiera Divisione fresca (tre reggimenti) che i Tedeschi stanno portando in linea e col proprio sacrifizio riesce a prevenirne ed a stroncarne l'avanzata, mantenendo valorosamente, col concorso dell'altro reggimento della Brigata, le proprie posizioni. Il 18, il nemico è costretto ad indietreggiare su quasi tutta la fronte. La battaglia dell'Ardre è vinta!

La vittoria è costata al II Corpo circa 9400 uomini — oltre un terzo dei suoi effettivi — fra uccisi, feriti, intossicati, dispersi e prigionieri. Ma l'offensiva tedesca è stata rintuzzata. E le nostre valorose truppe hanno meritato il solenne encomio del Comandante della 5ª Armata francese, il Generale Berthelot, nel suo Ordine del giorno di saluto. « Da quaranta giorni incaricato della difesa di una parte delicata della fronte, il II Corpo Italiano ha compiuto perfettamente la sua missione, sbarrando al nemico la strada dell'Ardre e resistendo magnificamente agli assalti reiterati che ha dovuto subire. Ha conservato la posizione di resistenza che gli è stata affidata ed ha partecipato brillantemente alle azioni offensive in corso contro il comune nemico ».

E la città di Epérnay, nel donare al II Corpo un *fanion* d'onore, proclamava il Gen. Albricci « cittadino onorario e difensore della città » e consacrava l'azione delle sue truppe in una lapide posta all'ingresso della sede municipale:

27 LUGLIO 1929
INAUGURAZIONE DI QUESTO PALAZZO MUNICIPALE
E CONSEGNA DEI LABARI D'ONORE
OFFERTI DALLA CITTÀ DI EPÉRNAY
AI REGGIMENTI FRANCESI, ITALIANI E INGLESI
IN RICONOSCIMENTO
DELLA LORO ENERGICA E VITTORIOSA
DIFESA DELLA CITTÀ NEL LUGLIO 1918.

LA CHALADE - IL CIMITERO DEI VOLONTARI GARIBALDINI AL «RAVIN DES CHÊNES».

***

A fine settembre, il II Corpo viene di nuovo chiamato in linea, nel settore delle Argonne. Quivi Foch aveva ordinato di eliminare il saliente tedesco sul massiccio di Laon, ma il nemico resisteva tenacemente.

Il Gen. Albricci, con felice iniziativa, chiede allora ed ottiene di far passare l'Aisne alla 3ª Divisione sui ponti della 10ª Armata francese; conquista Chavonne, oltrepassa Soupir ed espugna importanti posizioni nemiche fino al canale Oise-Aisne.

Arrestato con perdite gravi, insieme alle truppe francesi, contro lo *Chemin des Dames*, riprende l'attacco il 10 ottobre raggiungendo la cresta delle alture, mentre l'8ª Divisione si spinge fino all'Ailette.

Un nuovo encomio — questa volta conferito dal Gen. Mangin, comandante della 10ª Armata — viene a premiare la brillante azione del II Corpo.

« Felicitate in mio nome le vostre brave truppe, che sotto il vostro energico comando hanno conquistato la posizione dello *Chemin des Dames* su tutta la loro fronte, e che d'un sol balzo hanno raggiunta ed anche sorpassata l'Ailette ».

E lo stesso Bollettino di Guerra tedesco del 12 ottobre così si esprime circa il Corpo italiano:

« Le nostre eroiche truppe, nel corso di violenti combattimenti, hanno dovuto abbandonare la cresta dello Chemin des Dames, dopo incessanti assalti delle Divisioni italiane condotti con supremo disprezzo della morte ».

Quale più ambito e spassionato elogio potevano le nostre truppe desiderare?

***

L'avanzata dall'Aisne alla Mosa, questa volta alle dipendenze della 3ª Armata, si svolge dal 14 ottobre all'11 novembre: alle 11 di quel giorno, ora stabilita per la cessazione delle operazioni di guerra, un intero battaglione del 19° Fanteria, con la bandiera del Reggimento, ha raggiunto la meta agognata: la sponda sinistra della Mosa. Questa avanzata è costata al II Corpo altri 5168 uomini (di cui 211 ufficiali), fra uccisi (oltre 500) feriti e colpiti da gas tossici.

E le nostre truppe sostano finalmente sul terreno riconquistato, soddisfatte del dovere pienamente e degnamente compiuto. Si chiude a questo punto la narrazione delle gesta gloriose del II Corpo e ad esse fa seguito la terza parte del volume la quale traccia gli

« Itinerari » per la visita dei Campi di Battaglia e dei Cimiteri di guerra. Di questi ultimi descrive minutamente quello grandioso di Bligny -- nel quale sono raccolte 3500 Salme — e quello di Soupir; enumera gli altri minori.

Infine, una speciale appendice contiene un breve, doveroso cenno dell'eroico contributo portato alla causa comune dai volontari garibaldini nelle Argonne.

***

Tale è il nuovo volumetto della nostra *Guida dei Campi di Battaglia,* la pubblicazione che tanto favore ha incontrato fra i nostri Soci, nell'Esercito e nelle Scuole. Noi non sapremmo meglio chiudere questo sommario cenno di esso, se non col riportare le ultime parole della magnifica lettera con la quale il maresciallo Pétain rivolgeva il proprio saluto al II Corpo, nel momento in cui questo stava per lasciare la Francia:

« In nome dell'Esercito Francese io ringrazio le vostre truppe.

« Saluto le vostre gloriose bandiere.

« E saluto insieme i vostri Eroi caduti sul campo dell'onore.

« La Francia onorerà con lo stesso culto tutti coloro che sono caduti sul suo suolo per la più nobile delle cause.

« *L'Italia può essere fiera del Generale Albricci e delle truppe che, sotto i suoi ordini, hanno combattuto vittoriosamente sul suolo della Francia!* ».

R. MICHELESI.

(*fot. N. Negri*)

FIG. 1 REGIONE GNEISSICA ATTORNO AL LAGO DELLA VECCHIA (ALTO BIELLESE), FORTEMENTE LEVIGATA E MAMMELLONATA DALL'ANTICO GHIACCIAIO.

Il grande levigatore delle Alpi

Da qualche tempo è venuto quasi di moda dire ogni bene dei ghiacciai (che pur costituivano ancora un secolo fa le così dette *montagnes maudites*), lodandoli in ogni modo, sia per la loro opera passata di formazione delle dolci colline moreniche, dei ripiani coltivabili ed abitabili sin nell'alto e nell'interno delle montagne, sia per la loro opera presente di serbatoi di masse e di forze idriche (distribuite poi opportunamente durante l'estate a vantaggio dell'agricoltura e dell'industria) sia infine per la loro bellezza, per costituire ardita palestra speciale per gli alpinisti, nonchè motivo di interessanti studi per i geologi, i fisici, ecc., tanto da far sorgere speciali Commissioni o Comitati glaciologici e tutto un importante ramo di geologia, detto appunto Glaciologia.

Siccome tra i coristi di questi inni laudativi del glacialismo io tengo un posto, se non eminente, almeno prominente, sento perciò ora il dovere di coscienza di confessare al pubblico che, se i ghiacciai ebbero ed hanno tante buone e belle qualità, hanno però anche un grave difetto: quello che, quando si trovano in certe strettoie delle loro valli rocciose, portano via tutto ciò che trovano lungo il loro cammino lasciando veramente, dove essi passano, *tabula rasa!*

Infatti sappiamo che i ghiacciai (e del resto lo vediamo direttamente quando andiamo a visitarli nella sede della loro odierna attività) trasportano sul loro dorso e nel loro interno quel materiale roccioso frammentato che continuamente cade loro addosso dai prossimi fianchi montuosi; materiale che essi poi depositano variamente più avanti, sia lateralmente sui meno scoscesi fianchi delle loro valli, sia al loro termine frontale, costituendo così i sopra ricordati ripiani vallivi laterali, i colli morenici, ecc.

Dobbiamo però anche pensare che se oggi i nostri ghiacciai alpini hanno generalmente solo poche decine di metri di spessore, quelli antichi, enormemente più grandi, avevano spessori di parecchie centinaia e talora anche

FIG. 2 - REGIONE GNEISSICO-GRANITICA DEL PASSO E LAGO DI GRIMSEL (NELLE ALPI BERNESI) FORTEMENTE MAMMELLONATA E LEVIGATA DALL'ANTICO GHIACCIAIO DELL'ALTO AAR.

di oltre mille metri (come per es. quello Balteo, che già occupò la Valle di Aosta), nonchè ampiezze spesso assai considerevoli: da due a tre, sino ad otto o nove chilometri, come appunto in detta Valle Aostana.

Orbene, se consideriamo la potenza di quelle gigantesche masse glaciate ed il loro corrispondente peso, sapendo che il peso specifico del ghiaccio compatto è di poco inferiore a quello dell'acqua, noi possiamo facilmente immaginare quale enorme pressione esse esercitassero sul fondo e sui fianchi delle vallate che i ghiacciai quasi riempivano.

Se tali masse stessero ferme, la loro pressione, per quanto imponente, avrebbe un valore relativamente limitato, di un semplice schiacciamento più o meno accentuato; ma da oltre un secolo gli studi glaciologici hanno chiaramente dimostrato che i ghiacciai alpini, malgrado la loro apparente immobilità, si comportano come una fiumana, cioè hanno movimenti di discesa analoghi a quelli dei corsi acquei; salvo che la loro velocità è enormemente minore; inoltre, invece di agire come i torrenti solo sul fondo vallivo, cioè sopra una zona lineare (il cosiddetto alveo o letto) di tale fondo, i ghiacciai si appoggiano e quindi premono anche ampiamente sui fianchi delle loro vallate, strisciandovi quindi sopra largamente sino a grandi altezze.

Già tale lento strisciamento di ampie, poderose e possentemente prementi masse glaciate dovette di natural conseguenza produrre l'asportazione, direi un vero spazzamento, di tutti i vari materiali detritici ammantanti di solito i fianchi ed i fondi delle vallate, e cagionare così la denudazione del fondamento roccioso. Però il ghiaccio, anche compatto, cristallino, essendo meno duro delle rocce alpine, dovrebbe limitare la sua azione.... all'umile opera, per quanto gigantesca, di spazzaturaio delle valli alpine. Ma ciò non è tutto, ed ecco perchè.

Una parte di quel materiale roccioso detritico che vediamo scivolare e precipitare dai fianchi montani sul ghiacciaio, invece di rimanere sul dorso di questo, vi penetra più o meno profondamente, sia perchè cade in quella intercapedine che esiste quasi sempre (per fondita di riverbero ed altre cause) tra la roccia ed il vicino fianco dei ghiacciai, sia perchè può precipitare, durante il suo lungo viaggio di discesa, nelle crepacce che intersecano in ogni senso il ghiacciaio stesso. In ogni modo questo materiale viene ad essere inglobato parzialmente ed inghiottito dal

(*fot. Assale*)

FIG. 3 - IL 3° (PIÙ ALTO) LAGO DI CANAUSSA IN VAL SOANA (ALPI DEL CANAVESE); FRA ROCCE GNEISSICHE FORTEMENTE MAMMELLONATE E LEVIGATE DALL'ANTICO GHIACCIAIO.

ghiacciaio, specialmente nella sua parte marginale ed inferiore.

Ecco allora che il ghiacciaio, armato così di una infinita serie di frammenti rocciosi prevalentemente angolosi, acutangoli, grandi e piccoli, più o meno duri, acquista nel suo lento movimento di discesa una enorme potenza erosiva sulle superfici rocciose vallive contro le quali va sfregando con forza straordinaria per la gigantesca pressione cui la massa glaciale è soggetta specialmente nella sua parte inferiore-laterale, quella appunto che striscia lentamente contro il fondo ed i fianchi della vallata.

Per tal modo, sotto l'azione lenta ma prolungatissima, plurisecolare ed anche plurimillenaria, di questa smerigliatura naturale, intensa, gigantesca ed amplissima, le rocce montane che vennero a contatto delle masse glaciali assunsero un aspetto affatto speciale che

(*fot. Assale*)

FIG. 4 - IL LAGO LAZIN (ALTA VAL DI FORZO, NELLE ALPI CANAVESANE SOPRA PONT, IN VALSOANA) SBARRATO DA ROCCE GNEISSICHE ARROTONDATE, MONTONATE E LEVIGATE DALL'ANTICO GHIACCIAIO.

FIG. 5 - REGIONE GNEISSICO-GRANITOIDE DI VALMASCA, SOPRA S. DALMAZZO DI TENDA, INTENSAMENTE ARROTONDATA, MAMMELLONATA E LEVIGATA DALL'ANTICO GHIACCIAIO. CASCATA DELL'EMISSARIO DEL LAGO NERO, ORA MEGLIO INVASATO PER L'IMPIANTO IDROELETTRICO DI S. DALMAZZO.

le fa riconoscere anche da lontano (figg. 1-10): i loro spigoli sono smussati, arrotondati; la loro superficie, liberata dal solito manto detritico che generalmente la maschera, si presenta ondulata, foggiata a dorso di montone (*moutonnèe*, come dicono sinteticamente i francesi), levigata; cosicchè talora queste regioni rocciose fortemente lisciate costituiscono zone pericolose, veri *mauvais pas* (fig. 11) per il viandante; tanto che in certi punti vi si dovettero intagliare gradini (fig. 12) e porre corde metalliche per impedire facili sdrucciolate. Talvolta però dette superfici naturalmente levigate vennero utilizzate per incidervi figure, segni, scritture, ecc., come ne sono tipico esempio le incisioni rupestri, dette le *Meraviglie* (fig. 13) fatte dall'uomo preistorico attorno al M. Bego nelle Alpi Marittime (1).

(fot. N. Valbusa)

FIG. 7 - ROCCE LISCIATE E LEVIGATE DALL'ANTICO GHIACCIAIO DEL RUTOR, NELLA GRADINATA GNEISSICA CHE SCENDE DAL LAGO DEI SERACCHI AL PIANO DEL LAGO « DU GLACIER ».

Tale levigatura riesce non di rado talmente fine da sembrare quasi una verniciatura: ciò perchè tutto questo intenso, lento ma continuo, immane lavorio abrasivo produce un finissimo sminuzzamento del materiale roccioso, sfregante e sfregato, originando così uno smeriglio finissimo, una vera poltiglia analoga a quella appunto che usano i marmisti per dare una fine levigatura alla superficie dei loro marmi. È quella poltiglia chiara che imbianca, specialmente nelle giornate di forte fusione, le acque torrentizie fuoruscenti dai ghiacciai.

Inoltre, siccome fra questi materiali detritici così trasportati ed usati dal ghiacciaio come naturale smeriglio sonvene spesso di acutangoli e di durissimi (specialmente silicei o

(1) F. Sacco - *Le « Meraviglie » del Monte Bego* - 1930.

FIG. 6 - REGIONE GNEISSICO-GRANITOIDE FORTEMENTE LEVIGATA E MAMMELLONATA DALL'ANTICO GHIACCIAIO DI VALMASCA, INTORNO AL LAGO VERDE, ORA MEGLIO INVASATO PER L'IMPIANTO IDROELETTRICO DI S. DALMAZZO DI TENDA. - QUASI NEL MEZZO VEDESI LO SBOCCO DELLA GALLERIA DI SVASO, COL RELATIVO CASELLO.

silicati), così essi, se lungamente sfregati, lentamente trascinati e potentemente premuti contro la roccia della montagna (tanto più là dove le valli si restringono e perciò la velocità, l'altezza, la pressione, e quindi l'azione meccanica dei ghiacciai debbono accentuarsi), vi producono una vera striatura a linee tra loro subparallele e dirette nel senso dello scorrimento del ghiacciaio (fig. 10 e 14); striature piccole o grandi (secondo la natura della roc-

(*fot. M. Gabinio*)

FIG. 8 - ROCCE MONTONATE E LEVIGATE DALL'ANTICO GHIACCIAIO DI VAL DI SUSA; REGIONE DI DETTA VALLE TRA VAYES ED IL CROT. - SULLO SFONDO LA COSTIERA DEL M. CURTO-MUSINÉ.

FIG. 9 - BANCHI ROCCIOSI INTENSAMENTE ARROTONDATI E LEVIGATI DALL'ANTICO GHIACCIAIO DI GRINDELWALD; CON SOVRAPPOSTO TERRENO MORENICO SPARSO.

cia, il modo ed il tempo di azione, ecc.), talora anzi così grandi e profonde che sembrano quasi artificiali; tanto che alcune furono persino attribuite ad una antica e lunga azione di carreggio.

Il curioso si è che questi arrotondamenti,

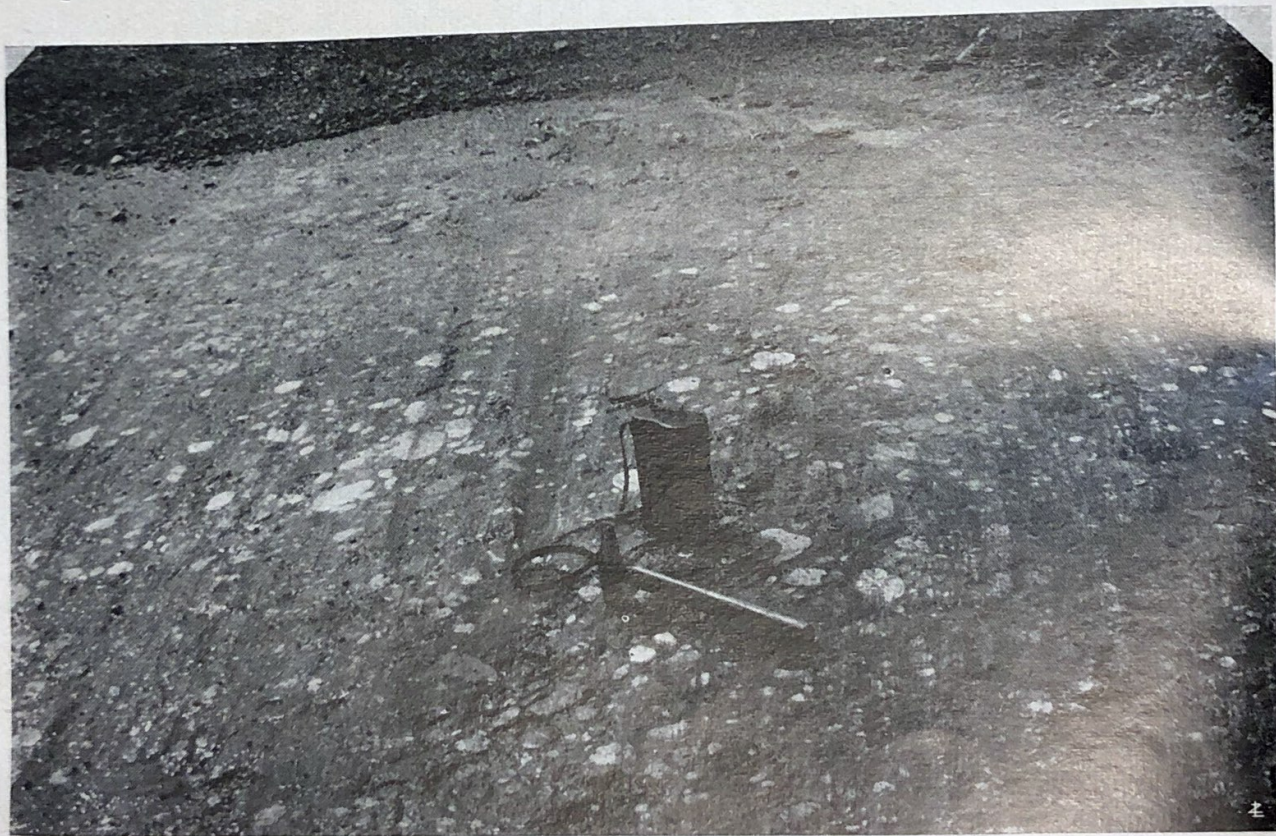



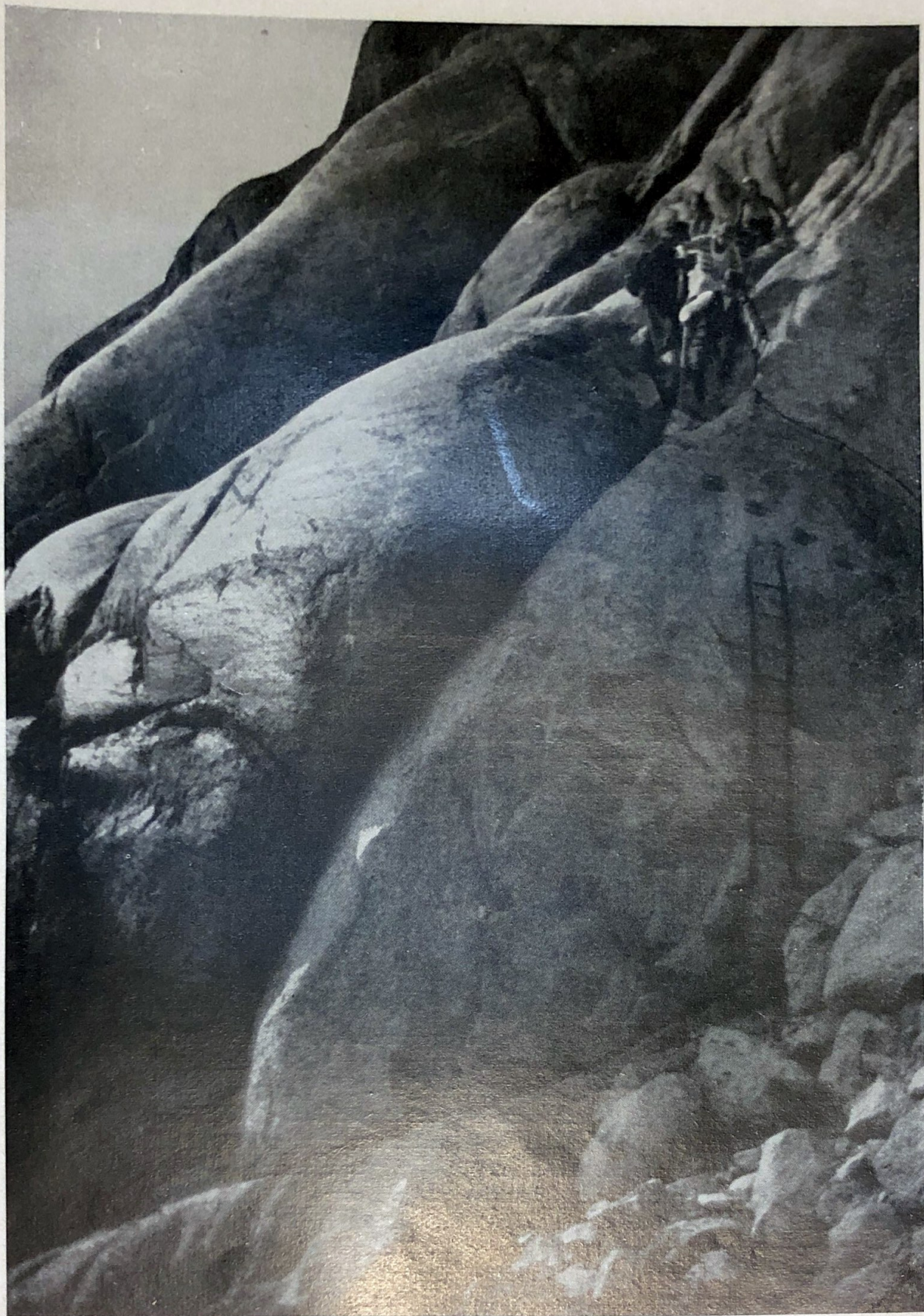
FIG. 10 - CONGLOMERATO MIO-PLIOCENICO DEL COLLE DI SUSANS FORTEMENTE PIALLATO, LEVIGATO E STRIATO DALL'ANTICO GHIACCIAIO DEL TAGLIAMENTO. - IN FONDO, IL MATERIALE MORENICO CHE AMMANTA GENERALMENTE LA ROCCIA; IN MEZZO, UN CANNOCCHIALE E UN MARTELLO PER INDICARE LE PROPORZIONI DEL LASTRONE.

(*fot. A. Hess*)

FIG. 11 - IL «MAUVAIS PAS» DEL COUVERCLE, ROCCIA INTENSAMENTE ARROTONDATA, LEVIGATA E STRIATA DALL'ANTICO GHIACCIAIO DI TALÈFRE, SOPRA CHAMONIX (GRUPPO DEL M. BIANCO). - NELLA RUPE SONO STATE INCISE DELLE TACCHE, E AD ESSA SI È APPOGGIATA UNA SCALA PER FACILITARE IL PASSAGGIO DELLE COMITIVE DI ALPINISTI DIRETTE AL RIFUGIO DEL COUVERCLE.

FIG. 12 - BANCHI GNEISSICO-GRANITOIDI POTENTEMENTE ARROTONDATI E LEVIGATI DALL'ANTICO GHIACCIAIO, PER CUI SI DOVETTE INCIDERVI I GRADINI PER IMPEDIRE PERICOLOSE SCIVOLATE. REGIONE DEL GRIMSEL NELLE ALPI BERNESI.

queste levigature e queste striature non si verificano solo sulla superficie delle rocce vallive state sfregate dai ghiacciai, ma anche sugli stessi frammenti rocciosi trasportati e premuti dal ghiacciaio; giacchè essi sia sfregandosi tra loro, sia contro le rocce in posto della vallata, smussano i loro spigoli, acquistano forme un po' rotondeggianti e diventano superficialmente lisciati, talora levigati e persino talvolta caratteristicamente striati.

Il risultato finale di tutta questa complessa opera di spazzamento, di levigatura, di striatura compiuta durante migliaia e migliaia di anni dagli antichi ghiacciai sulle rocce delle valli alpine è molteplice e vario.

Anzitutto, la sezione trasversale della valle assume un aspetto speciale; cioè, invece di avere un profilo tracciato a V, come nelle vallate percorse da un corso acqueo che approfondisce solo inferiormente ed assialmente, rispettando i fianchi coi loro ammanti detritici, le valli alpine già occupate dal ghiacciaio si presentano spesso foggiate trasversalmente a U. Ciò perchè il ghiacciaio, nel lento incedere della sua enorme massa premente, non solo ha irresistibilmente spazzato via il detrito di falda e gli incoerenti materiali superficiali in genere, conservando od anche alquanto allargando in alta montagna migliaia di conche, diventare poi lacustri (vedi, per esempio, la regione dei Tredici Laghi nel Pinerolese, dei laghi del Basto nell'Alta Valle della Roja [figura 6] ed una infinità di svariatissimi laghetti in quasi tutti gli alti circhi montani, specialmente se costituiti di rocce gneissiche, serpentinose o di analoga resistenza), ma, colla enorme potenza erosiva del suo naturale smeriglio, ha parzialmente abraso la roccia stessa della montagna, smussandone le asperità (fig. 10), arrotondandone ad abbassandone i rilievi, scavandovi qualche depressione e talora anche producendovi alcuni ripiani in corrispondenza alle varie altezze successivamente raggiunte dalla fiumana glaciale.

Quasi tutte le nostre valli alpine, specialmente nella loro parte media e superiore, presentano esempi bellissimi di detta opera, direi negativa, compiuta dagli antichi ghiacciai; ma per comodità di esame (che si può perfino fare dalla ferrovia) ricordo la nostra grande Valle d'Aosta. Risalendola, cominciamo a trovare il trasversale sprone dioritico di Ivrea tutto mirabilmente montonato (fig. 15), lisciato e striato, per aver sopportato, durante tutta la lunga epoca glaciale, l'urto e la pressione formidabile del ghiacciaio Balteo, il quale do-

FIG. 13 - GRANDE PIANO INCLINATO DI SCISTI METAMORFICI, LEVIGATI DAL GHIACCIAIO ANTICO DI FONTANALBA (GRUPPO DEL M. BEGO) NELLE ALPI MARITTIME. - SI NOTI A DESTRA LA FIGURA DI C. BICKNELL CHE SALE LA ZONA LEVIGATA (LE COSIDETTE « CHIAPPE DI FONTANALBA ») PER RICALCARNE I GRAFFITI (LE « MERAVIGLIE ») INCISIVI DALL'UOMO PREISTORICO.

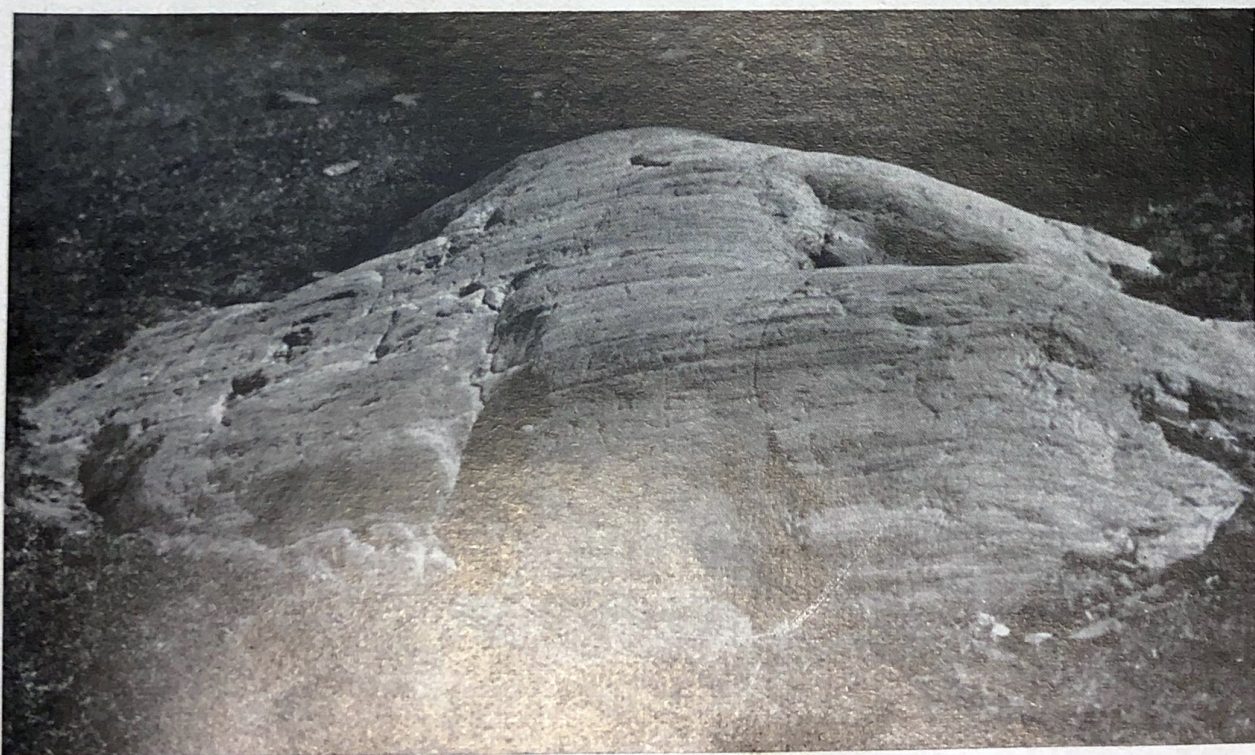



FIG. 14 - AFFIORAMENTO DI ROCCIA FRASINITICA FRA IL TERRENO MORENICO, SUL FIANCO SETTENTRIONALE DEL RILIEVO SU CUI STA IL CASTELLO DI AVIGLIANA PRESSO TORINO, A SINISTRA SALENDO. ESEMPIO MIRABILE DI MONTONATURA, LEVIGATURA E DI STRIATURA FATTE DALL'ANTICO GHIACCIAIO DI VAL SUSA. NOTISI CHE LE STRIE PRECISANO LA PENDENZA E LA DIREZIONE DEL GHIACCIAIO SUSINO VERSO TORINO.

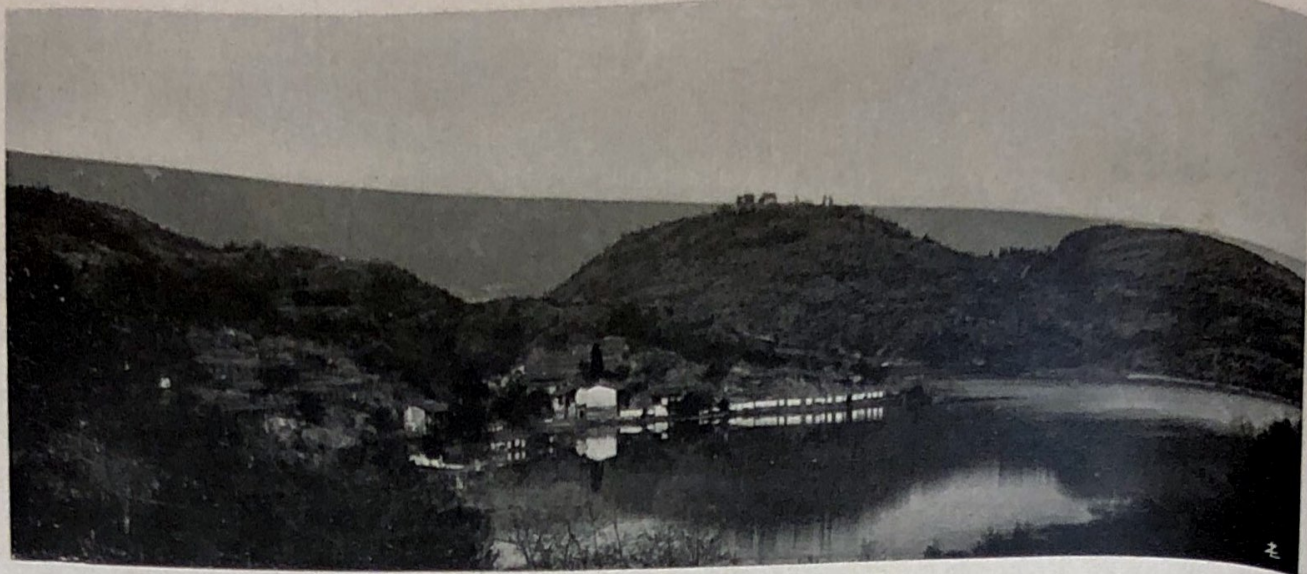



FIG. 15 - IL LAGO SIRIO O DI S. GIUSEPPE, RACCHIUSO FRA I RILIEVI ROCCIOSI LEVIGATI E MAMMELLONARI DELLA ZONA DI IVREA. - NELLO SFONDO IL TIPICO PROFILO RETTILINEO DELLA SERRA D'IVREA, GIGANTESCA MORENA SINISTRA DELL'ANTICO GRANDE GHIACCIAIO BALTEO O AOSTANO.

vette scavalcarlo per andare ad espandere sull'antistante pianura padana quell'immensa fronte (di oltre settanta chilometri di sviluppo marginale) che depositò il gigantesco Anfiteatro morenico di Ivrea. Poi tosto incontriamo il dorso mediovallivo di Monte Buono, presso Borgofranco, e specialmente quel depresso dorso gneissico, tipicamente levigato, sito immediatamente sulla destra della Dora poco a valle di Donnaz, che sembra quasi un sottomarino od un dorso di cetaceo in via di emersione. Ovunque intanto sui due lati della valle noi vediamo i fianchi arrotondati o spianati, lisciati, qua e là anche caratteristicamente striati, al solito in modo speciale, là dove la valle si restringe, come fra Montestrutto e Carema, nella forra di Bard-Donnaz e nella strettoia di Montjovet-St. Vincent, dove la roccia serpentinosa di struttura uniforme meglio ricevette e conservò in alcune zone le mirabili striature.

E così via via, più a monte nella grande valle aostana assiale, come per esempio nella stretta di St.-Nicolas, e spesso ancor meglio in quasi tutte le sue vallate laterali. Finchè, giungendo ai circhi supremi, vediamo spesso i ghiacciaietti attuali continuare l'opera arrotondatrice e levigatrice delle rocce, su cui essi posano e lentamente oscillano; e il fenomeno appare evidente, quando, per la momentanea azione del ritiro della loro fronte, si mostra a nudo la roccia levigata, impervia.

Però non dobbiamo esagerare come qualcuno, anzi qualche Scuola, ha fatto, sostenendo per esempio che i ghiacciai alpini ebbero il potere di solcare valli, scavare laghi, ecc.

Basta infatti percorrere alcune nostre valli alpine, dove sorgono qua e là nel mezzo cospicui rilievi (come per esempio quelli del Forte di Exilles, in Val Susa, di Monte Buono, di Bard, ecc. in Valle d'Aosta ecc.) oppure visitare i nostri meravigliosi laghi subalpini (come, per esempio, il Lago Maggiore colle sue isole belle che emergono dal mezzo del lago colle loro rocce micaschistose non molto resistenti) per comprendere che i ghiacciai, per quanto grandiosi, poterono bensì modellare in vari modi e forme le alte valli alpine e le grandi conche lacustri, ma non ebbero la potenza di veramente scavarle, mentre ebbero tutt'al più talora ad ampliarle alquanto, specialmente con la chiusura morenica frontale.

Ad ogni modo, concludendo, dobbiamo ammettere che i ghiacciai, se pur fecero e fanno tante belle azioni a favore dell'Umanità, aggraziando il paesaggio alpino, fertilizzando le regioni montane, rendendone comodi, coltivabili ed abitabili estesi fianchi vallivi, provvedendo preziosa acqua agli assetati campi e prati, forza idraulica a cento industrie diverse, ecc., hanno pur fatto una grande cattiva azione con la loro potente opera negativa, deleteria, asportatrice e levigatrice, rendendo estese zone alpine aride, brulle, inabitabili, incoltivabili, veri deserti di rotondeggianti rocce liscie, nude, impervie, spesso pericolose.

FEDERICO SACCO.

(fot. C. F. Scavini)

OZEGNA - (INCISIONE DEL GONIN) ...ORA IL CASTELLO È ABBANDONATO E ADIBITO A CASA COLONICA.

NEL CANAVESE PITTORESCO

IL CASTELLO DI OZEGNA

Nella forte, serena terra canavesana, vigilata da una gran chiostra di monti che rinserrano vallate fresche di acque e di boschi, odorose di aromi e di fiori, sta Ozegna, l'antica Eugenia dal nome augurale. Tanto verde e tanto sole ha nelle sue belle strade diritte e pulite, fiancheggiate da acque mormoranti tra rive erbose; malinconia di cose morte nelle grandi case patrizie abbandonate e neglette: ed ha il suo castello, come ogni borgo del Canavese, fiorito di memorie e di leggende.

Visto da nord, con le tre torri merlate e massicce, il Castello di Ozegna, che ora appartiene a S. A. R. il Duca di Genova, ricorda i suoi tempi eroici: assalti furibondi, difese disperate, rovina, morte.

Quante volte, sostando la sera a guardare le torri fosche, contro un cielo attraversato da nubi nere in corsa, mentre il soffio dei barbagianni, che delle torri sono da secoli indisturbati abitatori, faceva pensare al respiro di un esercito rinchiuso tra le mura, mi piacque rievocare la più fiera battaglia!

Su la torre più alta sventola lo stendardo dei Conti di Biandrate; Teobaldo di Avanchier, sotto insegne sabaude, prepara l'assalto. Il castello è munito, resiste; sugli assalitori piove dalle feritoie la morte; ma Teobaldo è valoroso, e l'insegna che lo protegge è benedetta. Al nuovo, terribile cozzo la difesa non basta: ora la rovina si abbatte sulle mura, ne fa macerie.

Il vessillo dei conti di Biandrate cade nella polvere.

⁂

Tace ogni rumore di guerra; sulle torri riedificate vigilano le scolte: Teobaldo è signore di Ozegna, per investitura del duca di Savoia. Ed il castello si allunga in doppia galleria fino a una torre rotonda dalle finestre ogivali.

Forse da quella finestrella che ancor oggi

(fot. C. F. Scavini)

CASTELLO DI OZEGNA - IL CORTILE COL POZZO ORMAI DISADORNO. - SOPRA LE ARCATE DELLA LOGGIA SI VEDONO I RESTI DI UN PREGEVOLISSIMO FREGIO DI TERRACOTTA.

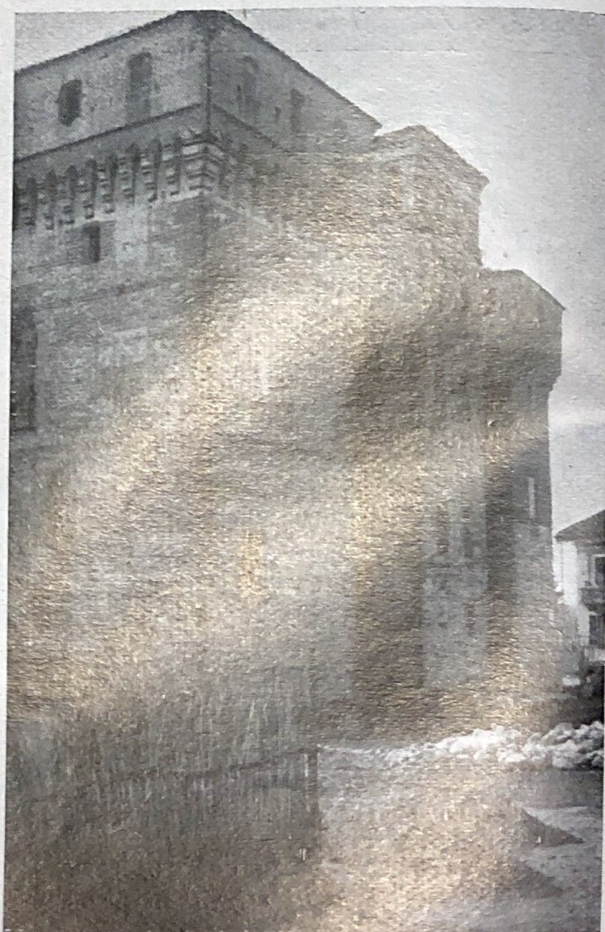
rimane, adorna di fregi in cotto, una castellana sospirosa avrà lasciato errare il suo sguardo sulla dolce pianura canavesana appena velata di nebbia leggera in qualche bella notte plenilunare.

Nelle ampie sale affrescate, accanto ai monumentali camini di pietra scolpita, quante storie avran narrato i pellegrini, quante canzoni avranno cantato giullari e trovieri, venuti a interrompere il tedio delle lunghe giornate invernali! Molti occhi belli si saran velati di pianto, dolci bocche si saran dischiuse al sorriso, lampi furbeschi avranno acceso per un istante gli sguardi usi a perdersi nella vuota malinconia dei sogni!

Per quale di queste belle recluse sarà stato creato il prezioso gabinetto di toeletta istoriato a motivi pompeiani, e giunto a noi quasi intatto? Quale storia d'amore potrebbero raccontare le statuette, che nelle loro nicchie servivan di confronto alla bellezza della donna viva che si muoveva in sì degna cornice?

Se tutte le donne vissute tra queste mura potessero tornare a dirci la loro storia, ben poche, forse nessuna, parlerebbe di gioia; ben pochi sarebbero gli occhi risplendenti di felicità; la noia, l'implacabile nemica deve aver spento più d'un sorriso, velato più d'uno sguardo nel grigio castello.

Ricostituite anche le mura validissime dei bastioni, cinte da un profondo ed ampio fossato, Ozegna poteva dirsi una fortezza ben munita: ed all'ombra protettrice delle sue torri, entro la cerchia inviolabile delle sue mura, ben strette intorno al potente signore, ecco moltiplicarsi le abitazioni: poverissime tane scavate nella terra e rinforzate da grosse pietre. Più tardi qualche tugurio cominciò ad affacciarsi al sole, poi sorsero casupole addossate le une alle altre, divise da piccole viuzze, e formarono un borgo. Ora, in gran parte riedificate e pulite, le casette formano la parte più caratteristica del paese, il Ricetto, chiamato ancora così, con le sue brevi stradine in pendenza, mal lastricate, popolate di bimbi e di polli, macchiate di sole.

Venduto a Jacopo d'Agliè, il Castello di

(fot. C. F. Scavini)

OZEGNA - LE TRE TORRI VERSO TRAMONTANA.

(fot. C. F. Scavini)

CASTELLO DI OZEGNA · L'INGRESSO ATTUALE.

Ozegna perse a poco a poco prestigio e splendore: Agliè, la ducale, glieli tolse.

Oggi ha il fascino delle cose morte alle quali la fantasia ridà qualche volta un istante di vita. Conserva le sue belle linee architettoniche, ma è vuoto e disadorno: gli impiantiti cedono, i bei soffitti a cassettoni lascian appena vedere qua e là il rosso, l'azzurro e l'oro che li decoravano, i muri conservano solo in parte la traccia degli affreschi che correvano lungo le pareti a narrare le imprese dei signori.

I grandi camini sono stati tolti, uno solo ne resta, ancor bello, e reca il motto: *uno non igne calescimus omnes*. Nella bella torre dalla finestra ogivale una famiglia di contadini ha fatto la sua cucina fumosa.

I vecchi raccontavan tenebrose storie di delitti compiuti nei sotterranei del castello i quali si estendevano tanto da formare una galleria segreta, che passando sotto l'alveo dell'Orco raggiungeva a Rivarolo il castello di Malgrà. Ma non seppi mai se in quelle famose storie ci fosse qualcosa di vero.

Benchè quasi ignorato e nel più completo abbandono, quello di Ozegna è uno dei castelli canavesani più ricchi di memorie e di imprese guerresche: conteso da tutti i signori della regione per la sua posizione strategica, non ebbe pace se non sotto la bianca croce sabauda; la sua potenza fu breve, ma ancor ne rimane l'impronta nei resti delle mura ricoperti di edera folta, e nelle tre torri quadrate che guardano fiere verso i monti lontani.

ANNA LUCIA CHIESA.

PAESAGGIO DI DUNE SULLE PENDICI DEL GEBEL.

TAUORGA

La voce araba *uadi* è di vasto significato: qualunque bassura dove le acque o l'umidità si raccolgano talvolta, qualunque vallata, torrente o fiume sono indicati con questo termine. Lo uadi tripolitano è per solito un largo fondo di corso d'acqua, quasi sempre asciutto, a volte profondamente incassato, a volte appena distinto dalla pianura stepposa come lieve conca del terreno, dove si trovano le povere coltivazioni d'orzo delle cabile nomadi. Sono rari gli uadi ad acqua perenne, e di questi è esempio di grande interesse quello che forma l'oasi di Tauorga.

Quest'oasi, scarsamente nota e non completamente percorsa a tutt'oggi, offre un paesaggio ricco di attrattive dal punto di vista turistico, ed è di facilissimo accesso. Chi da Misurata scende per soli trenta chilometri lungo la strada interna di Sirte, scorge lontano, sulla sinistra, una vasta oasi che occupa ampiamente l'orizzonte dell'est e che scompare soltanto poco prima di Suani-el-Mescerrech, al cinquantunesimo chilometro: è questa la sola grande oasi dei terreni salati e delle paludi e saline che da Misurata Marina si estendono per circa un grado di latitudine, fino a Buerat. Tauorga, che dà il nome all'oasi, è un insieme di villaggi primitivi sparsi fra i palmeti, costruiti in tronchi di palma e fango battuto, ma non privi di qualche linea architettonica. Circa settemila abitanti, negri nella quasi totalità, costituiscono le diverse cabile stabili: un mercato, sul margine N. W. dell'oasi, sede di mudiria, ne è il centro.

Vaste radure ricche di giuncheti e, verso mare, di acquitrini separano i diversi palmeti che formano nel loro complesso la « grande oasi » di Tauorga; la « piccola oasi », separata per brevissimo intervallo dalla «grande» e ad ovest di questa, sta fra il mercato ed il marabutto di Ummi Aescia. Le principali cabile stabili della piccola oasi sono la cabila El-En, immediatamente vicina alla sorgente dell'uadi ed al marabutto, e la cabila Suadi, a metà strada fra il mercato ed il marabutto, la più adatta per una visita della regione perchè immediatamente accessibile.

LA PITTORESCA MOSCHEA DI MISURATA.

Diversi marabutti minori sono sparsi nell'oasi tutta, ma nessuno gode la notorietà di quello ricordato, che sta sul margine dell'oasi nel punto più emergente verso occidente, ed è in condizioni di visibilità eccezionali. Per molte e molte decine di chilometri chi percorre la libera steppa vede il candido punto lontano, vertice della rete trigonometrica di prim'ordine, segnale per le carovane, centro amico nella immensa solitudine, sede di fantasma protettore e venerato, qui dove la fede religiosa fa l'uomo meno solo di fronte alla doppia infinità del cielo e del deserto.

È diffusa credenza fra gli arabi che soltanto i negri possano impunemente addentrarsi nell'oasi e vivere a lungo colà: essi, bianchi, come gli europei, non possono bere l'acqua delle sorgenti nè mangiare prodotti del suolo di Tauorga senza contrarre mortale malattia. Sembra però che la misura profilattica faccia eccezione per i datteri, giacchè questi sono sempre raccolti dalle cabile arabe o berbere nomadi, e si vendono regolarmente sul mercato di Misurata. Questa opinione locale è probabilmente dovuta al fatto che nell'oasi, e specialmente nelle cabile orientali, vi è malaria allo stato endemico, la quale, secondo gli arabi, si contrae bevendo l'acqua del posto. Abbiamo invece potuto constatare personalmente che l'acqua di Tauorga, discussa anche dagli italiani residenti a Misurata (a Tauorga stessa non abita nessun europeo), è perfettamente bevibile. Sebbene subtermale, essa è forse fra le migliori della Tripolitania orientale. Quanto alla malaria, percorrendo l'interno dell'oasi non abbiamo riportato l'impressione che essa raggiunga un grado di intensità veramente minaccioso. Comunque, le cabile bianche che all'epoca della raccolta dei datteri e delle semine nella steppa vengono sul posto, si attendano sempre fuori dell'oasi, a qualche chilometro di distanza: emigrando, lasciano masserizie e strumenti in fasci ravvolti da stuoie, in vicinanza del marabutto di Ummi Aescia che punirebbe con la perdita di un arto chi si attentasse a toccare gli oggetti deposti.

***

Ad ovest una sottile striscia di *sebcha*, o terreno salato, separa l'oasi dalla steppa ondulata e deserta, la quale è a piccoli cespugli privi di foglie nella stagione asciutta, luogo di pascolo per dromedari, qua e là raramente seminata ad orzo, arata quivi con piccoli solchi, nel fondo di avvallamenti appena percettibili. La sebcha, interminabile distesa salata che costeggia la steppa ad oriente, è tutta a

UN RIO CREATO DALLE NUMEROSE SORGENTI.

piccoli monticelli, biancastri di sale e rossigni di sabbia, coronati da una vegetazione diversa e in apparenza più florida, essendo verdeggiante anche nel culmine della stagione asciutta. In essa sono molto frequenti le tane di sciacalli e di altri animali.

È questo un paesaggio desolato. Qui non si sente, come nella steppa sconfinata, chiusa in orizzonte livellato e netto come quello del mare, arida sempre, ma del caldo colore bruno del terreno fecondo, la vecchia amicizia della terra per l'uomo. Qui l'occhio scorge invece l'inesorabile sterilità del suolo arso dal sale, a cui inutilmente si darebbero acqua e lavoro. La *mellaha*, lontana e vaga come un miraggio, chiude l'orizzonte del sud.

Per una circostanza strana, anche se geologicamente spiegabile in parte, è nella sebcha che affiora la grande sorgente di Tauorga, e per conseguenza tutta l'oasi sorge in piena sebcha. Fra i terreni salati si svolgono i rami degli uadi serpeggianti e si stendono gli acquitrini. Percorremmo tutti questi piccoli fiumi, spingendoci fino alle più lontane misere cabile, dove i negri non ricordavano la venuta di altri europei; andammo anche oltre la oasi, fino agli stagni salati, fino alle paludi impraticabili, fino in vista delle dune di sbarramento, oltre alle quali si trova il pozzo di Bu-Chedia, quasi in riva al mare.

La sorgente è immediatamente vicina al marabutto di Ummi Aescia. È una testa di fontanile a sponde ricche di vegetazione palustre, in mezzo al palmeto. In gran parte essa è ricoperta da zattere di giunchi saldati alle radici, che formano delle piccole isole galleggianti, mobili secondo la direzione del vento. Lo stagno è profondo parecchi metri. Esso si allunga verso est e si trasforma in uadi a corrente rapida, largo dai 4 ai 5 metri, molto profondo, con acqua limpidissima, quasi perfettamente dolce, tiepida intorno ai 30°. Le sponde, formate da un intreccio di canne e di arbusti, sporgono in falso sull'acqua, oscillano sotto il

SBARRAMENTO DELLO UADI EL-EN, FATTO CON TRONCHI DI PALMA.

UNA SPONDA DELLA SORGENTE DELL'UADI EL-EN, A TAUORGA

piede, e rinserrano il ruscello, la cui massima larghezza è notevolmente più in basso del pelo libero. L'attuale portata complessiva dell'uadi principale supera i due metri cubi e mezzo.

A circa cinque chilometri a valle della sorgente, il corso d'acqua si divide in tre rami e passa dalla piccola oasi nella grande. Il ramo di sinistra, Uadi Gazuèn, prosegue serpeggiando nella direzione generale di E. N. E., si addentra negli acquitrini diminuendo sempre di portata e di profondità, mentre le sponde diventano gradatamente impraticabili: infine, al limite orientale dell'oasi, in vista delle dune marine, esso si perde in una palude di parecchi chilometri di diametro, coperta completamente di di vegetazione e assolutamente impraticabile. Il ramo centrale, quello maggiormente utilizzato dalle diverse cabile, va anch'esso a sboccare al di là dell'oasi, sempre ad est, a circa tre chilometri più a sud dell'altro, sfociando in una serie di piccoli stagni salmastri e poco profondi. Le derivazioni di acqua sono molto frequenti nell'oasi, e frequenti sono pure i piccoli ponticelli, fatti con un tronco di palma. L'aspetto dei ra-

ABITAZIONI DI NEGRI NELL'OASI DI TAUORGA.

VISITA ALL'OASI DI TAUORGA DELLA COMMISSIONE PER GLI STUDI. (NEL CENTRO, IL MUDIR DI TAUORGA).

mi principali nel loro corso mediano fa sospettare che l'intervento dell'uomo abbia avuto una parte preponderante nella formazione di questo piccolo ed interessante sistema idrografico: d'altra parte non sembra probabile che i negri attuali abitatori di Tauorga discendano da antenati a cui fossero familiari nozioni relativamente elevate di tecnica idraulica.

***

L'utilizzazione a scopo agricolo della sorgente di Tauorga, già qualche volta in passato discussa, è stata ora concretata in un vasto progetto compilato dall'ing. Muretti di Torino, il quale negli ultimi mesi del 1930 ha eseguito personalmente i necessari rilievi, con l'aiuto di chi scrive queste note. Questo progetto è stato eseguito per incarico di un gruppo di torinesi, capitanato dal dott. Giuseppe Bertola, i quali esposero gli ingenti capitali necessari per gli studi e, dato il risultato favorevole di questi, si occuperanno fra breve tempo dell'inizio dei lavori, realizzando così quella che dovrà essere una delle più fortunate imprese della Colonia.

Si tratta di far retrocedere verso la steppa gran parte dell'acqua della sorgente. Un brevissimo canale principale, di soli tre chilometri, permetterà di varcare nel punto più favorevole la sottile striscia di sebcha. La sopraelevazione è minima per il canale principale, e, per diverse migliaia di ettari di steppa coltivabile, è in complesso assai limitata. Una vasta parte di fertile terreno ad ovest dell'oasi potrà così esser trasformata in ubertosa coltura irrigua. Il ronzio delle elettropompe e l'ansito dei generatori a Diesel romperanno la pace di Ummi Aescia e l'incanto orientale della poetica regione; nei purpurei splendidi tramonti africani si vedrà da Tauorga non più la malinconica linea dell'orizzonte predesertico, ma quella frastagliata degli alberi e delle piantagioni, delle fattorie e delle officine; un nuovo grande passo verso la valorizzazione della Colonia sarà fatto, ed anche senza troppo danno per la poesia, giacchè la fortuna di incontrare sorgenti così abbondanti e propizie non è comune in quei paesi, e non è davvero il deserto quello che può sparire e mutarsi in un ricordo nostalgico, nell'Africa del Nord.

Ing. **RINALDO ORENGO.**

(fot. Luca Comerio, Milano)

E. PAGLIANO - ASSALTO AL CIMITERO DI SOLFERINO.

UN MUSEO STORICO A SOLFERINO

All'indomani della battaglia di San Martino e Solferino, alle otto del mattino del 25 giugno 1859, l'Imperatrice Eugenia riceveva la notizia del grande avvenimento con un telegramma spedito e firmato da Napoleone III, nel quale era scritto: « Grande battaglia, grande vittoria ». Il dispaccio, il primo che recasse nella capitale francese l'annuncio della nuova vittoria, era stato trasmesso dal paese di Cavriana, dove al termine della fatidica giornata l'imperatore aveva fissato il suo quartier generale. Fu così che la battaglia di San Martino e di Solferino venne per qualche giorno chiamata in Francia la « battaglia di Cavriana », e che con questo nome furono anche coniate delle medaglie commemorative, di cui si conservano alcuni rarissimi esemplari. S'ebbe così un tentativo immediato di dare alla grande vittoria del 24 giugno un'esclusiva marca francese. A Cavriana, è vero, occupata verso le 17 dal Mac Mahon, mentre stava per scatenarsi il temporale che doveva dare il colpo di grazia agli Austriaci già sconfitti su tutta la linea, si svolse uno degli episodi decisivi della giornata, dopo che nelle prime ore pomeridiane il I° Corpo francese, al comando di Baraguay d'Hilliers, in un ennesimo attacco a corpo a corpo era riuscito a rendersi padrone della rocca e del villaggio di Solferino, e più a sud il Niel da Rebecco era avanzato fino a Guidizzolo. Ma non bisognava neanche a Parigi ignorare — nè allora nè dopo — che una sola era stata la battaglia combattuta contemporaneamente da francesi e piemontesi sulle alture di Solferino e su quelle di San Martino, e che eguale compito avevano avuto i due eserciti, saldati sì da costituire una sola unità, ed entrambi erano stati vittoriosi nel rispettivo settore.

***

Non poteva, del resto, avvenire diversamente, chè i due eserciti alleati, dopo di aver vinto insieme le prime battaglie della campagna, non potevano operare separatamente o comunque senza un accordo e un legame, proprio in quello scontro che si delineava come decisivo non solo per l'entità delle forze impiegate, ma anche per la località dove esso sarebbe avvenuto: quel vasto anfiteatro di

colline moreniche che si stende ad arco a sud del Lago di Garda, e che, per la sua posizione geografica e per l'aspetto morfologico, ha sempre avuto infatti un grande valore tattico. Si tratta, come è noto, di una zona costituita da cinque cerchie concentriche di alture, con la convessità volta a sud, coltivate a vigneti, cereali e prati, con molti gelsi, poche querce e pochissimi olivi, con frequenti poggi elevati, separati da valloncelli e da conche che rendono il terreno assai ondulato. L'importanza militare di questa zona, segnata da un triangolo avente i vertici a Lonato, Volta e Sommacampagna, fu messa già in evidenza dalle campagne del Principe Eugenio di Savoia, tra il 1701 e il 1706, e dalle guerre napoleoniche, e fu poi confermata da quelle dell'indipendenza italiana. È in questo breve spazio che passò tanta storia d'Italia e che furono più volte decisi i destini del nostro paese, come nel giorno della battaglia di San Martino e Solferino.

Battaglia impetuosa, accanita e cruenta, chè al calar del sole, quando i vinti iniziavano il ripiegamento piuttosto disordinato verso il Mincio, quarantamila uomini all'incirca giacevano sul terreno. Perdite adeguate alla importanza della giornata, veramente risolutiva poi che gli Austriaci — sconfitti a Palestro, a Magenta e a Melegnano, e anche a Varese, Treponti e Salò, dai Cacciatori delle Alpi guidati da Garibaldi — dopo aver cercato riparo dietro la linea del Mincio e tra le fortezze del Quadrilatero, mediante i rinforzi venuti in tutta fretta dal Trentino e, per mare, da Trieste a Venezia, si erano riorganizzati, preparandosi alla riscossa. Essi infatti, nei giorni 22 e 23 giugno, avevano ripassato il Mincio in quattro punti muovendo tra le colline verso i Franco-Piemontesi che, schierati tra Lonato e Castiglione delle Stiviere, la mattina del 24, secondo l'ordine generale dato la sera prima da Napoleone III, mossero a lor volta verso est per occupare le alture sulla destra del fiume. Non c'erano allora gli aeroplani per esplorare il terreno e spiare le mosse avversarie; e i due eserciti, forti ciascuno di circa 150.000 uomini, muovevano così l'uno contro l'altro senza saperlo. Il primo urto avvenne presto, verso le sei del mattino, quando le avanguardie alleate scontrarono gli avamposti austriaci sulla linea Pozzolengo-Medole. Fu quello l'inizio della grande battaglia che, combattuta sulle alture di Solferino e San Martino, segnò una delle più belle pagine militari del nostro Risorgimento e sanzionò la conquista della Lombardia e la sua unione al Piemonte, cioè all'Italia.

Il valore delle armi italiane rifulse quel giorno a San Martino. I Piemontesi, che formavano l'ala sinistra dell'esercito alleato, attaccarono il nemico con tre divisioni e operarono nelle prime ore del mattino parecchie ricognizioni. Verso le nove, arrivata sul campo la brigata *Cuneo*, fu tentato il primo assalto al colle di San Martino, che fu occupato e perduto più volte nel corso della giornata per l'incertezza della battaglia e l'impegno e l'accanimento spiegato dai due eserciti. Quando verso le tre del pomeriggio giunse sul terreno anche la brigata *Aosta* per unirsi alla altre — *Casale, Acqui, Pinerolo* — che l'avevano preceduta, il colle era tornato in possesso degli Austriaci. Fu allora che Vittorio Emanuele II decise un attacco generale a San Martino con le brigate *Aosta* e *Pinerolo* e la *Cuneo* di riserva, e pronunciò la storica frase in dialetto piemontese: « *Fieui, a venta pié San Martin se d'no i Alman a lô fan fè a nôiautri* ». (Figliuoli, bisogna prendere San Martino, se no i Tedeschi lo fan fare a noialtri) — « Far San Martino», com'è noto, significa sgomberare.

I primi quattro reggimenti, deposti gli zaini, partirono alla carica e conquistarono il terreno metro per metro, protetti da 24 pezzi d'artiglieria piazzati presso Cascina Bonatta. Alle cinque si scatenò il terribile e propizio temporale che scompigliò gli Austriaci presi a controvento. Dopo, la battaglia riprese ancora più accanita, finchè verso il tramonto tutta l'altura era conquistata e il nemico in fuga veniva cannoneggiato dal-

LA PRIMA MEDAGLIA COMMEMORATIVA DELLA BATTAGLIA CONIATA A PARIGI COL NOME DI «VICTOIRE DE CAVRIANA».

MEISSONNIER - NAPOLEONE III A SOLFERINO.

l'artiglieria portata sull'alto, mentre la brigata Savoja, che aveva cacciato gli Austriaci da Madonna della Scoperta, era mandata in direzione di Pozzolengo per colpire il nemico alle spalle. All'imbrunire la vittoria italiana era piena e travolgente, completata da quella francese nel settore di Solferino.

***

La sera di quell'epica giornata, mentre ancora il cannone tuonava e l'aria avvampata e pesante risuonava dei gemiti strazianti dei feriti, sulla soglia d'una delle ultime case di Cavriana si affacciava inconscio un bimbo di cinque anni ad osservare il movimento insolito e le facce strane degli uomini in pantaloni rossi e giubbe arabescate, che passavano correndo per la strada. Pochi istanti rimase il bimbo sulla porta dell'umile casetta; chè, preso dal terrore, ridiscese in fretta nella cantina donde, sfuggendo alla sorveglianza dei familiari, era salito, si rannicchiò tra le braccia materne e s'addormentò. Qualche anno dopo, udendo raccontare dal padre ciò che nel paesello e nelle campagne circostanti era avvenuto in quella lontana giornata d'estate, e sentendo parlare degli uomini dai pantaloni rossi ch'egli pure aveva visti correre col fucile e la baionetta in pugno, il bimbo, ormai cresciuto in età e capace di comprendere, ebbe la rivelazione di ciò che era stata la battaglia di Solferino, e seppe di essere stato testimone, sia pure per un attimo, di uno dei fatti d'armi più importanti della storia d'Italia. E tanto vivamente ne fu colpita la sua fantasia, e tante cose ancora di quel giorno sentì raccontare che per tutta la vita non coltivò che un sogno, non lavorò che ad uno scopo: raccogliere quante più memorie fosse possibile di quella gloriosa giornata, riunire quanti più cimeli e documenti si potessero trovare relativi al fatto storico importantissimo.

Il bimbo di allora è ancora vivo, e mediante una passione inesausta e un paziente lavoro, durati quasi tre quarti di secolo, è riuscito a coronare il suo sogno, a raggiungere il suo scopo. È il cav. uff. Gaudenzio Carlotti, modesto e agiato agricoltore che ha trascorsa tutta la sua lunga ed attiva esistenza a Cavriana, trasformando la sua piccola vecchia casa, che sta proprio ai piedi della diruta rocca che fu dei Gonzaga, nel più originale ed interessante museo che si possa immaginare, e componendo con esso la pagina più eloquente, più curiosa e più ignorata ancora intorno alla battaglia di Solferino e San Martino. Il Carlotti ha cominciato la sua non facile impresa ch'era ancora ragazzo e ha continuato sempre, e continua ancora, con un fervore ardente e quasi religioso nella ricerca di

DIVISE E COPRICAPO DI COMBATTENTI, NELLA BATTAGLIA DI SOLFERINO.

reliquie, di oggetti, di ricordi che più o meno direttamente si riferiscono alla famosa battaglia. Armi, proiettili, divise, bandiere, zaini, carte, proclami, documenti d'ogni genere, quadri, stampe, lettere, oggetti grandi e minuscoli, medaglie e monete, reliquie e cimeli anche frammentari, tutto ha trovato posto nella sua casa, è stato da lui pazientemente ordinato e gelosamente conservato. Materiale ricchissimo, vario, curioso, in parte raro e davvero prezioso. La casetta del Carlotti, ingombra di esso in ogni stanza, in ogni andito, su ogni parete e perfino nelle soffitte e in cantina, apparve presto insufficiente e inadeguata allo stesso raccoglitore, il quale, se tanta fatica aveva fatta per una sua passione personale, non aveva però mai coltivato sentimenti egoistici e tanto meno speculativi. Anzi il suo ideale è sempre stato unicamente quello di tramandare ai posteri i ricordi di quella giornata sì memorabile nella storia d'Italia, e di dare ad essi una sede più sicura, più opportuna e più degna; costituire insomma, per essi, un vero museo.

⁂

Una ventina di anni fa il Carlotti, aveva comperato a tale scopo un pezzo di terreno proprio a Solferino, ai piedi del poggio su cui sorge l'Ossario, e aveva cominciato a sue spese la costruzione di un padiglione. Ma la guerra interruppe il lavoro, che il Carlotti non fu poi più in grado di continuare, sebbene frattanto la sua raccolta andasse sempre più arricchendosi per nuovi acquisti e per doni. A dire il vero, dato il suo carattere pridovato, la modestia del raccoglitore e la lontananza dai grandi centri, il museo di Cavriana rimase per lungo tempo quasi ignorato, e solo gli abitanti della plaga e pochi studiosi ne conoscevano l'esistenza, se non esattamente il valore. Fu nell'autunno del 1928 che il Carlotti ebbe la visita di due consoli bresciani del Touring Club Italiano, i signori Gino Locatelli e Luigi Baricco, e fu in quell'occasione che in lui rinacque la speranza di poter realizzare il progetto interrotto e non più ripreso. Ispettore onorario dei monumenti e degli ossari dei due campi di battaglia, il Carlotti si rivolse alla benemerita Società di Solferino e San Martino e ad essa cedette tanto il materiale della sua preziosa raccolta quanto il terreno da lui acquistato a Solferino. La Società — attualmente presieduta dal sen. marchese Giuseppe De Capitani d'Arzago — che dopo esserne stata la creatrice ha per scopi statutari la conservazione e la manutenzione dei due ossari e delle torri, la commemorazione del 24 giugno e l'assistenza ai pochi superstiti di quelle guerre e alle loro famiglie, si è assunta con entusiasmo il compito di condurre a termine la costituzione del nuovo museo, destinato ad aumentare l'importanza, le attrattive e l'interesse storico di quei luoghi.

Un comitato è stato sollecitamente costituito a Milano, in seno alla Società stessa, per raccogliere i fondi necessari. Non ci volle, nella patriottica e generosa metropoli lombarda, molta fatica a trovare pronte ed entusiastiche adesioni alla nobile iniziativa, tanto è vero che si potè presto trattare e concludere col Carlotti per l'acquisto sia della raccolta sia del terreno. Alla metà del marzo u. s. si iniziavano così senz'altro i lavori per la costruzione del fabbricato a Solferino, secondo un nuovo progetto più semplice e anche meno costoso di quello primitivo. I lavori furono condotti con molta alacrità tanto che in meno di un mese la parte muraria del padiglione fu terminata e si procedette subito alla sistemazione delle sale interne. Si è voluto infatti che la sede nuova del museo

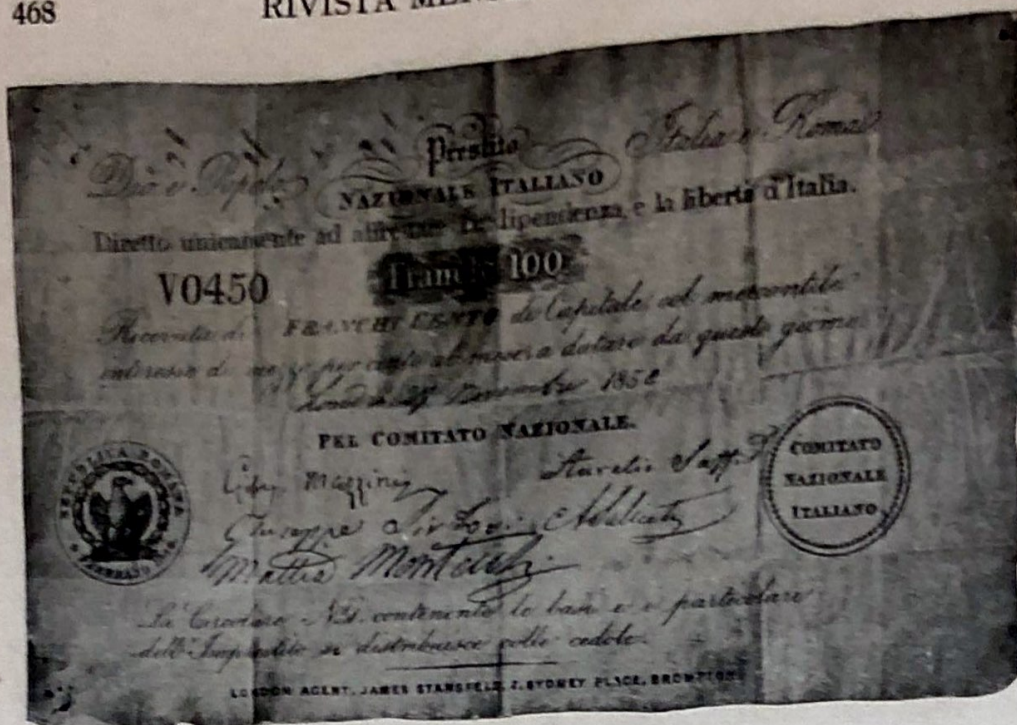
FUCILI, BAIONETTE, SCIABOLE, PISTOLE, PROIETTILI DI CANNONE, MEDAGLIE E ALTRI CIMELI.

fosse pronta e potesse essere inaugurata nell'anniversario della battaglia gloriosa, il 24 giugno. Per tale data, tutto il materiale della raccolta — di cui il prof. Antonio Monti del Museo del Risorgimento di Milano ha redatto uno scrupoloso inventario — dovrà trovarsi già ordinato nelle sale del nuovo edificio.

***

Quella domenica in cui da Brescia mi recai a trovare il Carlotti a Cavriana era proprio la vigilia dell'inizio dei lavori. Era una delle prime giornate di primavera, e un sole blando ma non ancora limpido scaldava la rinascente pianura di Ghedi, seminata di grani tra i lunghi e uguali filari di gelsi, e dava un po' di colore ai poggi cespugliosi che, sulla riva sinistra del Chiese secco e ghiaioso, si prolungano come una catena dallo sbocco della Val Sabbia fino a Carpenèdolo. Il romantico castello di Montichiari con le quattro torri rotonde e, più avanti, Castiglione delle Stiviere con la sua alta e bella chiesa bianca dietro la guardia vigile dei cipressi, e la rocca anche più alta consacrata alla memoria di San Luigi Gonzaga, avevano quel giorno un singolare aspetto di letizia, forse in virtù di quel sole che, dopo il nebbioso e triste inverno, tornava a illuminarli, forse per quello scampanìo festoso che dovunque si spandeva per l'aria e si propagava di poggio in poggio. Poco fuori di Castiglione lasciammo lo stradale mantovano ed entrammo nel primo cerchio collinare dell'anfiteatro morenico. Cavriana ne è quasi al limite esterno, verso mezzodì. Ci si arriva alla svelta, ma la strada serpeggiante tra le ondulazioni del terreno attraversa prima una porzione abbastanza vasta di quello che fu il campo della celebre battaglia; terreno aperto, pur con le sue accidentalità date dai poggi e dalle vallette, palestra magnifica per le manovre strategiche di due eserciti in quei tempi in cui il movimento, la tattica, lo slancio, le evoluzioni, gli attacchi fulminei e gli abili infingimenti erano ancora i generosi e brillanti sistemi con cui si combattevano le guerre e si vincevano le battaglie.

C'è una vera letteratura ormai intorno all'epica giornata di Solferino e di San Marti-

Dio e Popolo — Italia e Roma
Prestito Nazionale Italiano
Diretto unicamente ad affrettare l'indipendenza e la libertà d'Italia.
V0450 — Franchi 100
Ricevuta di FRANCHI CENTO ...
PEL COMITATO NAZIONALE.
COMITATO NAZIONALE ITALIANO
LONDON AGENT, JAMES STANSFELD, 2, SYDNEY PLACE, BROMPTON

UNA CARTELLA DEL PRESTITO MAZZINIANO.

le e colorito. La sua casa è sempre aperta al visitatore, che v'è accolto con gioia e cortesia.

no; ma Gaudenzio Carlotti conosce certamente meglio di qualunque storico tutto l'andamento della battaglia in ogni sua fase, in ogni suo momento. Non ne ha letto la narrazione soltanto nei libri, non di rado imprecisi, ma ha raccolto direttamente le notizie dalla bocca stessa degli attori e dei testimoni del gran de fatto, e per decenni ha percorso e studiato a palmo a palmo i luoghi, raccogliendo ogni rilievo, ogni traccia, ogni elemento atto a ricostruire un episodio, a rivelare un nuovo particolare. Egli certo sa indicare tutte le posizioni occupate e i movimenti successivamente eseguiti dai vari reparti dei due eserciti; sa dire perchè gli Austriaci sono stati battuti; conosce le gesta del Mac Mahon e del Niel e il contegno del Benedek e dello Stadion; sa spiegare perchè la lapide murata nel Palazzo Pastore a Cavriana, sede del Quartier Generale di Napoleone III, è inesatta; è in grado di smentire più d'una affermazione errata di questo o quello storico, e di raccontare con la garanzia dell'autenticità episodi eroici e pietosi che nessun libro registra e che forse egli solo conosce per averli racimolati pazientemente qua e là attraverso le narrazioni tramandate di padre in figlio dalla gente del sito.

Certo, per una visita ai campi di battaglia di Solferino e San Martino nessuna guida potrebbe essere più preziosa e meglio informata di lui. I quindici lustri d'età non pesano sulle spalle del Carlotti, che gira ancora in bicicletta da un paese all'altro, ed è un parlatore dalla mente fresca e dall'eloquio faci-

⁂

Il materiale delle raccolte del Carlotti — lo abbiamo già detto — è quanto di più vario, interessante e raro si possa immaginare. Il Carlotti lo ha suddiviso in una dozzina di gruppi, a seconda del genere; ma così affastellato e sacrificato in poco spazio, esso non riesce a dare una esatta impressione nè della sua ricchezza nè della sua varietà, e certamente figurerà assai meglio quando, nella nuova sede più spaziosa, esso sarà disposto e ordinato con criterio e con gusto.

Le armi — fucili, sciabole, baionette — costituiscono quella parte del museo che dà la visione immediata e cruenta della battaglia. Ve ne sono raccolte a centinaia, d'ogni

SOLDATO FERITO. (SCHIZZO DI R. PONTREMOLI).

foggia e dimensione, italiane, francesi, austriache; c'è perfino un esemplare di quei vetusti e pesantissimi fucili Schneider che l'Austria si affrettò a cambiare dopo la batosta di Magenta; e c'è un curioso tipo di pistola-baionetta che è raro trovare in altri musei, perchè doveva essere un'arma fuori d'ordinanza, e quindi usata da pochi e raramente. Infiniti sono anche i tipi di armi bianche, dalle baionette corte e sottili come si usano adesso, agli spadoni e agli sciaboloni di dimensioni e di peso inverosimili. Vediamo le prime carabine e una varietà enorme di proiettili da cannone, quasi tutti ancora di forma sferica, salvo qualche primo esempio di forma ogivale adottato nei cannoni francesi, con un effetto micidiale per i nemici. Gli Austriaci, durante un contrattacco, erano riusciti ad impadronirsi di uno di questi cannoni, e subito lo avevano trasportato a Verona esponendolo in Piazza Brà e ricoprendolo di lauro. Ma l'esposizione durò un giorno solo, perchè, quasi non bastasse la notizia della nuova sconfitta, l'indomani mattina i Croati trovarono appeso al cannone un cartello con questi due versi pieni di pungente arguzia montebaldina:

> Bello, ma caro ci par ben che sia
> un cannon che costò la Lombardia!

Una nota vivace di colore portano nel museo le numerose divise: bianche quelle degli Austriaci, rosse e turchine quelle dei Francesi, variamente colorate quelle dei Piemontesi, a seconda dell'arma. Molte recano ancora le macchie di sangue. Con esse sono in buon numero i copricapo, berretti e cappelli ed elmi spesso altissimi e piumati, in singolare contrasto con la semplicità liscia dei nostri bassi elmetti da trincea; e ci sono zaini di varie fogge, e bandoliere, e spalline, e giberne, e decorazioni, e cinghie, e pendagli, tutti oggetti ingombranti e pesanti che opprimevano i soldati e rendevano difficili i loro movimenti. Quanta diversità dai concetti e dai sistemi adottati oggi! Eppure la storia ha pochi esempi di battaglie così impetuose, rapide e travolgenti come quella combattuta sui campi di San Martino e Solferino. Singolarissima è la raccolta dei bottoni: parecchi di essi, metallici, portano evidenti tracce di fuoco. Ciò dimostra che i cadaveri dei caduti furono bruciati, almeno in buona parte, essendo impossibile dar sepoltura a tutti nel breve spazio di tempo imposto dalla calda stagione che favoriva certo la putrefazione. In nessuna storia della battaglia si legge il particolare della cremazione, avvenuta per ordine superiore e per ineluttabile necessità. Qualcuno anzi ha voluto escluderlo, ma c'è chi ha visto con i suoi occhi ardere quei sinistri roghi: il parroco di Cavriana, don Antonio Bignotti, dalla cui viva voce il Carlotti, giovanetto ancora, udì la narrazione.

PROCLAMI DI VITTORIO EMANUELE II E DI NAPOLEONE III.

Ricchissima è la parte iconografica relativa alla grande battaglia, non solo, ma anche ad

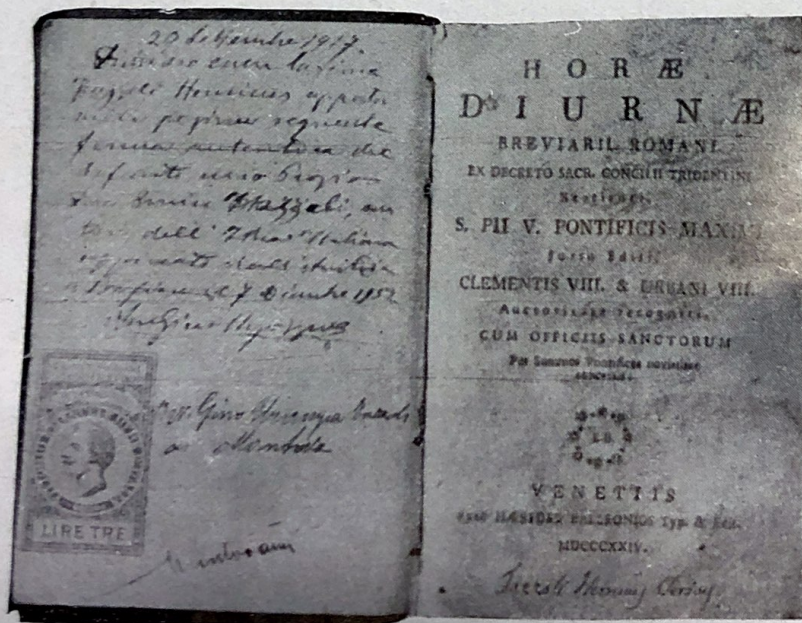
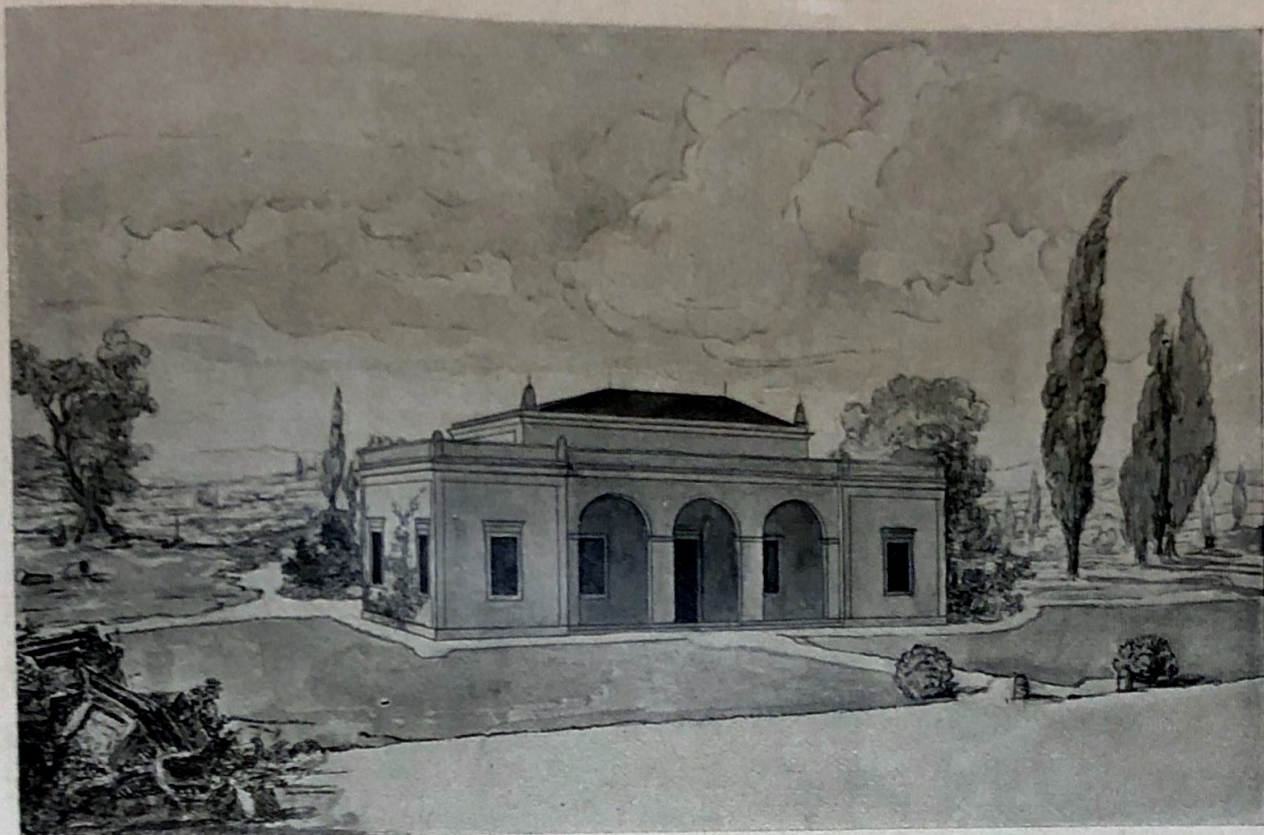
altri fatti d'armi ed agli avvenimenti politici di quei tempi. Un vasto quadro ad olio occupa quasi tutto il soffitto di una stanza, e rappresenta uno degli ultimi episodi della grande giornata, con una visione complessiva del campo di battaglia di Solferino. È opera dei pittori Malerba e Salvadori. C'è poi una stampa del Meissonnier, di vaste dimensioni, che è stata donata al Carlotti dall'Imperatrice Eugenia e che mostra lo Stato Maggiore di Napoleone mentre dalle alture di Solferino assiste allo svolgimento della battaglia. Di quadri e stampe ce n'è in gran numero, di ogni proporzione e di diverso valore. Ma sopra tutto è interessante una collezione di disegni, presi dal vero sul campo di battaglia dal Pontremoli, incaricato espressamente di ciò — ossia « inviato speciale » come si direbbe oggi — da una importante e diffusa rivista francese. Sono schizzi a matita, a penna e ad acquerello, che l'autore tracciò con molta bravura; scene e figure che egli riuscì a cogliere e a fissare con efficacia e verità. Nel museo carlottiano di questi disegni veramente documentari ci sono parecchie riproduzioni, mentre è pure cospicua e gustosissima la raccolta dei disegni umoristici e delle caricature con cui i patrioti, sfidando il capestro, riuscivano a burlarsi allegramente degli odiati oppressori, à cominciare da Francesco Giuseppe e da Radetzki.

A centinaia si possono contare le coccarde, le spille, le medaglie commemorative, le monete coniate e messe in circolazione dopo la vittoria, così in Italia come in Francia, e quelle intese a celebrare altri avvenimenti tanto politici che militari; c'è anche un esemplare della medaglia coniata a Parigi con la scritta « Victoire de Cavriana », medaglia che, come abbiamo già detto, è oggi rarissima.

***

Di un vivo interesse psicologico sono i documenti e gli oggetti personali raccolti sul campo addosso ai soldati caduti, libretti di servizio e soprattutto lettere private ricevute dalle persone care lontane e sovente commoventi o curiose. Quasi tutte queste lettere — centinaia, ordinate in voluminosi albums — hanno le loro buste con i francobolli dell'epoca e i timbri della posta da campo. Cose rarissime, introvabili, che farebbero la delizia del più esigente filatelico. Ci sono poi infiniti altri documenti — messaggi, ordini, circolari, permessi, buoni di requisizione — che svelano particolari interessantissimi sui rapporti tra i comandi e le truppe degli eserciti belligeranti e le autorità e le popolazioni locali. Con uno zelo costante e una paziente sagacia, il Carlotti è riuscito a venire in possesso di tutti questi cimeli ricercandoli nei municipi e nelle canoniche, e anche presso i privati. Così pure ha messo insieme un considerevole numero di proclami e di ordini del giorno riferentisi non solo alla campagna del '59, ma anche a quelle del '48 e del '66 e alle diverse imprese garibaldine e ai moti rivoluzionari. Messi tutti in cornice, questi documenti hanno per tanti anni coperto letteralmente tutte le pareti della modesta casa di Cavriana, perfino le scale e la stanza da letto, dove il sagace raccoglitore riposava tra un proclama napoleonico e una copia della sentenza di morte dei martiri di Belfiore, firmata dal famigerato barone Culoz. Ed in un armadietto, proprio vicino al letto, il vecchio patriota ha conservato come preziosa reliquia un ingiallito libretto che più d'ogni altra cosa è caro al suo cuore: è il breviario del martire don Enrico Tazzoli, recante la sua firma autografa, breviario che accompagnò l'eroico sacerdote fin sul patibolo di Belfiore e ne confortò lo spirito nei supremi istanti.

HORÆ
DIURNÆ
BREVIARII ROMANI
EX DECRETO SACR. CONCILII TRIDENTINI
S. PII V. PONTIFICIS MAXIMI
CLEMENTIS VIII. & URBANI VIII.
CUM OFFICIIS SANCTORUM
VENETIIS
MDCCCXXIV.

LIRE TRE

IL BREVIARIO DI DON TAZZOLI.

SEDE DEL MUSEO STORICO DI SOLFERINO, SECONDO IL PROGETTO DEL CONTE ING. LECHI.

In mezzo a tutti questi ricordi, che sono diventati quasi parte integrante della sua vita, Gaudenzio Carlotti ha trascorsa tutta la lunga ed operosa esistenza. È naturale che, pur trattandosi di veder realizzato il sogno più bello della sua vita, egli senta avvicinarsi non senza un certo stringimento di cuore il giorno in cui tutto questo materiale prediletto uscirà per sempre dalla sua casetta per andare a occupare le apposite aule nel padiglione nuovo di Solferino. Ce lo confessava, durante la nostra visita, il Carlotti stesso accompagnandoci da Cavriana a Solferino. Ma egli si sarà privato in quel giorno di una gioia intima per andare incontro ad una gioia anche più grande.

La posizione scelta a Solferino per costruire la sede del museo è felicissima. Si trova in bella vista, ombreggiata da alti alberi, ai piedi del poggio su cui sorge l'Ossario, al quale verrà ad essere direttamente collegata mediante un diritto viale fiancheggiato da cipressi. Di fronte s'erge il colle del castello, al cui vertice giganteggia la quadrata e poderosa torre detta la «Spia d'Italia». Breve e ripida è la salita per arrivare lassù. Si raggiunge prima la cinta rettangolare del vecchio castello dei Gonzaga, e la si attraversa non senza provare un vivo senso di rammarico per lo strazio che s'è fatto della fastosa e munita dimora principesca, di cui restano visibili ben poche tracce originali; e si continua poi a salire fino al vertice del poggio, dove la torre — che si vuol sia d'origine scaligera — ospita un altro piccolo museo d'armi e di memorie riferentisi alla grande battaglia, che verrà probabilmente riunito, nella nuova sede, a quello del Carlotti. Su alla torre però il visitatore di Solferino continuerà sempre a salire: da essa si domina il panorama completo del vasto campo di battaglia, e si gode una visione imponente e suggestiva che va dalle Alpi agli Appennini, dall'azzurro specchio del Garda all'argenteo corso del Po, e si scorgono nitidamente, nelle giornate serene, le torri di Verona e di Mantova, il castello di Brescia e i campanili di Cremona, oltre la distesa fertile e rigogliosa della pianura padana.

GIUSEPPE SILVESTRI.

(fot. Antonelli, Tolmezzo)

LUCI DEL TRAMONTO NELL'AMPIA VALLATA DEL TAGLIAMENTO.

INVITO ALLA CARNIA VERDE

La Carnia non è mai stata, ch'io mi sappia, una villeggiatura di moda, come il vicino Cadore e la finitima Carinzia: ma sino da quando gli uomini del piano cominciarono a spendere le vacanze in montagna anche la Carnia — cioè le valli dell'alto Tagliamento, del Lumiei, del Degano, del But, del Chiarsò — diventò un luogo climatico.

Col suo paesaggio pastorale, col suo senso di pace non disturbato da scrosci d'acque e stridore di segherie, con l'agiata semplicità delle sue forme di vita, la Carnia fu prediletta da una clientela tutta particolare, che si accontentava di ciò che trovava e tutto trovava bello, e alla gente del luogo pareva dicesse: — Non scomodatevi, fate come se noi non ci fossimo, lasciateci godere qualche giorno della vostra quiete beata.

Conosco la Carnia da una ventina d'anni, quando per andarvi c'era ancora la diligenza, e le locande, in fatto di ospiti, non avevano che i viaggiatori di commercio, gli ispettori del dazio e gli ufficiali delle truppe da montagna, chè i villeggianti preferivano allogarsi nelle abitazioni: solo ad Arta, rinomata per le sue acque, c'era fior di alberghi, uno dei quali ricorda in una lapide che il Carducci vi soggiornò nel 1885, e quella prima villeggiatura non toscana fu la sua presa di contatto con la montagna. Oggi il vapore arriva sino a Villa Santina, la tranvia raggiunge Paluzza, nel « canale » del But, e non c'è valle i cui paesi non siano congiunti da un servizio di automobili postali.

La rapidità delle comunicazioni non ha però operato in Carnia mutamenti sostanziali di vita, perchè il paese non era indietro e per aggiornarsi non aveva bisogno che di qualche ritocco. E neppur la guerra ha cambiato le cose, almeno dal rispetto territoriale: la linea di confine, salvo qualche rettifica qua e là, passa all'incirca per i medesimi luoghi,

(*fot. Antonelli, Tolmezzo*)

L'ALPESTRE PAESE DI COLLINA CON LO SFONDO DEL COGLIANS.

e vi sono dei punti dove le sbarre doganali non sono state spostate nemmeno di un centimetro.

Facevo questa constatazione anche recentemente, salendo a quel passo di Monte Croce dove la battaglia arse più volte, furibonda e cruenta. Da quella strada, che fu già via romana e che monta fra gli abeti, lasciandosi dietro il « buco » di Timau, l'aspetto del paesaggio è di un'austera e taciturna maestà. Il sole del mattino scaldava in alto le roccie, e già cominciavano a fumare i pascoli, occulti dietro gli abeti come giardini preziosi.

— Questa gente di Carnia — diceva un mio sapiente accompagnatore — ha fatto la guerra con uno spirito comunale. In nessuna parte del fronte la guerra è stata, come qui, una lotta in difesa del pascolo, della stalla, dell'armento, della casa dove ad ogni generazione entra una sposa che darà l'ultimo figlio quando il primo starà per andare a « cavar il numero », cioè di leva. Il confine, quassù, è sincero: a Plöcken, un quarto d'ora di là dal passo, si trovano uomini biondi, che falciano il fieno con un grembiulino azzurro, e che per dir « si » dicono « oj » come tutti in Carinzia, e bevono acquavite di prugne....

Queste parole facevano rivivere i miei ricordi d'infanzia, quando da Sutrio, per Paluzza, il Moscardo e Timau, me ne venivo coi miei genitori a Monte Croce e senza passaporto e carte d'identità si andava in Austria a godervi per qualche ora il presuntuoso piacere di essere all'estero. Sul valico, un palo tricolore di qua, un palo giallonero di là, e doganieri che non oltrepassavano i limiti segnati da quei due emblemi, mentre i loro cani sconfinavano a piacimento e per un nonnulla disfacevano la Triplice Alleanza e aprivano le ostilità. Dieci minuti di discesa attraverso il bosco, ed eccoti la conca di Plöcken, morbida, verdissima, digradante con lento e selvoso declivio verso Mauthen e Oberdrauburg.

A Plöcken c'era una locanda con panche e tavole nei dintorni per sorbire in pace la birra, e una padrona biondiccia e corpulenta che dava ordini in cucina con l'autorità di un colonnello e confezionava, fra l'altro, quella saporita torta di frutta che i Tedeschi chiamano « strudel ». Ora l'hanno ricostruita, la locanda s'intende, ma è un'altra cosa. Og-

(*fot. ing. Mariutti*)

TESTATA DELLA VAL FRISONE DAL COL CERVERA. - NELLO SFONDO IL PELMO, L'ANTELAO, CIMA DEL PRÀ, LE MARMAROLE.

gi è una locanda come tutte le altre. Infatti, l'antico ospizio medievale edificato proprio a ridosso del Pal Piccolo non sarebbe diventato, attraverso le vicende spesso mediocri di molte pie case di penitenza e di preghiera, la profana e mangereccia Plöcknerhaus dell'anteguerra, se proprio della guerra essa non fosse stata lì ad ammonire l'immancabilità. Si può dire che era lì ad aspettarla, tanto che, quando venne, poche cannonate la spianarono al suolo e la Plöcknerhaus, adempiuta la sua missione, disparve in polverosa ruina.

CARNIA - IL BUT ED IL COGLIANS DA CASERA PROMOSIO.

Ma osservò la consegna sino all' ultimo. Aveva un aspetto innocente. Massiccia, sì, magari con una certa aria da caserma di distaccamento o da prigione di provincia, ma anche civettuola, con quelle piccole finestre da cui si spenzolavano sgargianti geranii e striminziti garofani di montagna; e aveva, come tutti i « gasthof » carinziani, un giuoco di birilli sotto una tettoia coperta di *scandole*.

La conca, a 1215 metri, si raggiunge da Oberdrauburg, sulla ferrovia San Candido-Villach, scavalcando il Gailthal e risalendo, per Mauthen, la cupa val Valentina. Da tutta la Carinzia si costumava, d'estate, salire a Plöcken per la cura del latte che vi era specialmente rinomato; e credo si costumi anche oggidì. Poi si andava a Plöcken, dalla Carinzia e anche dalla Carnia, per via di una chiesetta, già diroccata avanti la guerra, che pare esistesse sin dal 1327, dedicata a Santa Maria Elisabetta: nei secoli, la devozione valligiana vi aveva sostituito il culto della Madonna della Neve; e alla stagion dei fiori i pellegrinaggi facevano riaprire la Plöcknerhaus, che inaugurava per suo conto il culto del latte, della birra e del giuoco di birilli.

In tempi di manovre militari la conca pullulava di «kaiserjäger» che cuocevano il rancio nei boschi, mentre gli ufficiali, cipigliosi e

(fot. Antonelli, Tolmezzo)
PIANI DI LUZZA SOPRA FORNI AVOLTRI CON UNA LUMINOSA CORONA DI VETTE DOLOMITICHE.

pettoruti, squadravano le comitive che venivano dall'Italia e rivolgevano alle nostre montagne larghe occhiate annessioniste. Il cannone tuonava così vicino al confine che si sentiva distintamente sino a Paluzza. Eppure chi pensava alla guerra in quegli anni che pur la maturarono? Forse soltanto il Carducci, quando a Piano d'Arta, inspirandosi alle leggende di Caterina Percoto, favoleggiava del dannato sul Moscardo che

.... senza più tregua d'amor
notte e dì col mazzapicchio
rompe il monte e 'l suo [furor...

o vedeva il console che raduna il rustico comune spartendo boschi e prati all'ombra dei faggi, il console che, « poste pria le mani sopra i santi segnacoli cristiani » ammoniva:

e voi se l'unno o se lo slavo [invade,
Eccovi, o figli, l'aste, ecco [le spade,
Morrete per la nostra [libertà!

(fot. ing. Mariutti)
SAURIS DI SOTTO - LA CHIESA IN UN PLACIDO SFONDO DI PRATI E DI ABETINE.

Come i poeti, interpretando il senso arcano delle memorie, anticipano i tempi!

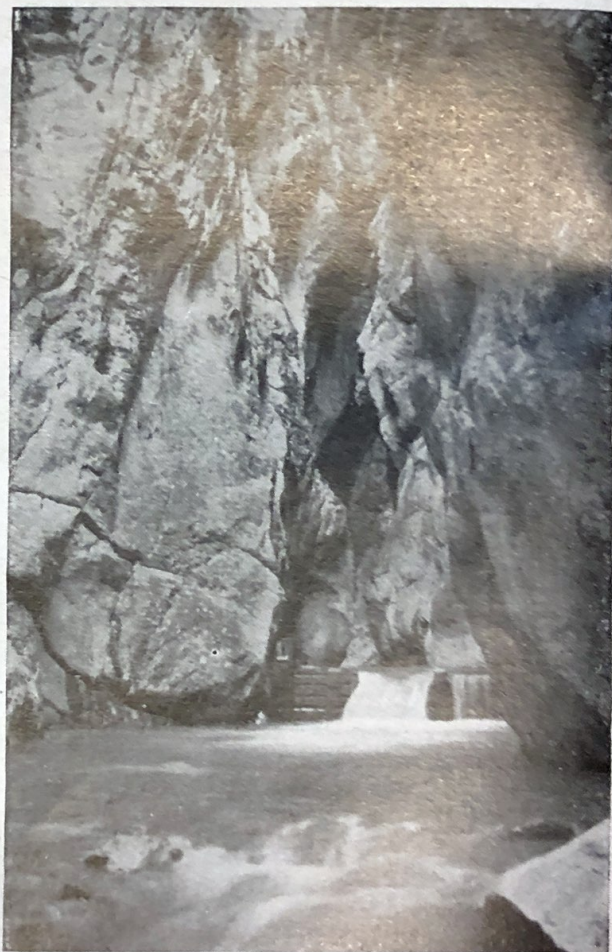
I difensori del Pal Piccolo e del Cuelàt, in cui c'erano, in prima linea, coi fanti e coi bersaglieri, gli alpini reclutati nei « canali » della Carnia, non avevano certamente letto quei versi: ma il loro spirito aleggiava sopra la battaglia. Sulla fronte della Carnia la linea

(*fot. Antonelli, Tolmezzo*)
DONNA CARNICA ALL'ARCOLAIO.

rimase immobile sino alla ritirata al Piave: eroica immobilità, chè ogni qualvolta una parte tentava di interromperla a proprio vantaggio, erano rivi di sangue giù per la montagna.

E il mio sapiente accompagnatore, forse maestro di scuola o perito agrimensore, continuava:

— Quelli di là non credono, non crederanno mai alla pace universale, finchè l'antitesi di razza è così patente: qui non c'è nemmeno, come in altre zone di confine, quella mescolanza etnica che fa da cuscinetto. Da parte nostra c'è qualche anomalia linguistica, ma è un accidente che interessa soltanto la glottologia. Lei ha sentito come parlano a Timau? Parlano come a Sauris e a Sappada, un « alto tedesco » imparentato col friulano. Allo scoppio della guerra un comando militare voleva far evacuare il paese sospettando, non si sa perchè, che gli abitanti se la intendessero con quelli di là. Non si sarebbe potuto usare affronto peggiore a questa gente. Lei sa come si sono comportati. Le donne, che anche qui dividono coi mariti, coi fratelli e coi figli le fatiche della fienagione e dell'alpeggio e spesso lavorano più degli uomini, andavano in trincea con la gerla. I primi rifornimenti di proiettili agli alpini che erano sul Pal Piccolo e sul Cuelàt (questo è il nome « carniello » di Freikofel e suona tanto bene) sono stati fatti dalle donne. Esse hanno spesso accompagnato i mariti nelle spedizioni contrabbandiere. Anche quella del contrabbando è una questione sulla quale bisogna intendersi. È difficile, o almeno era difficile prima della guerra, far entrare nella mente delle popolazioni di confine che il contrabbando è una frode. Oggi non lo praticano più, anche perchè non ne hanno la convenienza: ma, a quei tempi, lo zucchero costava in Austria sessanta centesimi il chilo e con tre soldi si comperava un pacchetto di sigarette....

Mentre il mio bravuomo così discorreva, io ritornavo col pensiero al Carducci: me lo immaginavo a Piano d'Arta, nel 1885, ispido e scontroso, un po' contrariato per aver trovato anche in Carnia « dei poeti e delle donne ammiratrici », in caccia d'angoli ombreg-

(*fot. ing. Mariutti*)
FORRA DEL NOVARZA PRESSO SAURIS.

(fot. Dr. R. Corbellini, Tolmezzo)
IL PASSO DI LAVARDET. - DAL TONO CUPO DELLE ABETINE ALL'AEREA CHIAREZZA DELLE CRESTE DOLOMITICHE.

giati per appartarsi a rileggere Sofocle, a studiare la storia della Carnia, a imparare le leggende di Caterina Percoto. Ma deve anche aver esaminato, e parecchio, chè altrimenti, nelle due liriche inspirate da quel soggiorno, *In Carnia* e *Comune rustico*, non si sentirebbe spirar così fresca, così sottile, così profumata l'aria della montagna.

Certamente, e forse più di una volta, salendo da Paluzza a Timau lungo il corso de « la But che irrompe e scroscia » il Poeta avrà visto spalancarsi ai suoi occhi la enorme frana del Moscardo, ove un rivo lacera continuamente l'argilla densa e rossastra e l'alluvione dissemina la valle di macigni e di detriti come se davvero, quasi a sommo della vetta, un immane piccone, manovrato da un gigante in collera, continuasse indefesso a straziare il monte. La catastrofe della terra, l'inimicizia della natura, ecco l'eterno vero: il resto è fola. E le fate non vengono più di Germania a danzar sulla Tenca:

> Sol la But tra i verdi orrori
> S'ode argentea scrosciar.

E anche meglio in *Comune rustico*, dove l'afflato lirico prende le mosse da una commozione storica, si avverte il processo di accostamento dell'anima carducciana alla Carnia. Qui il rito casalingo della comunità rustica, il console che spartisce la foresta di pini e di abeti ai valligiani intenti, un aspro brillar d'aste e di spade intorno al parlatore, l'incubo sinistro dei barbari che spiano dall'imminente confine, e sul pianto sommesso delle donne l'immagine pia della Vergine. Ma a un tratto, come uno spiraglio di sereno in un tramonto temporalesco, ecco la visione immediata e sincera della natura, ecco cose e non fantasmi, ecco uomini e non ombre, ecco l'umanità:

> E le rosse giovenche di sul prato
> Vedean passare il piccolo senato,
> Brillando sugli abeti il mezzodì.

Il quadretto è un amore: e c'è dentro tutta la Carnia, con quei suoi attoniti silenzi meridiani, con quel suo senso di vita primordiale, con quella sua fragranza d'erbe e di selve che l'aria distilla come un'essenza rara.

***

Qualcuno obbietterà che la Carnia non è più così, oggi. In verità, il paese è assai mu-

(*fot. Antonelli, Tolmezzo*)

IL GAIO PAESE DI COLLINETTA CON LO SFONDO DEL PLEROS E DEL CIMONE.

tato: strade nuove, ferrovie, tranvie, linee automobilistiche l'hanno riscattata dall'isolamento in cui visse per tanti anni, un isolamento, badate, che non era nè barbaro nè strapaesano. Un latente anelito di autonomia comunale è sempre esistito in Carnia: e Tolmezzo — Tumiecc — è sempre stata, per la gente carnica, qualche cosa di più che un capoluogo di mandamento.

Gli è che gli uomini, emigrando ogni inverno nei paesi germanici, non imparavano altro mondo che questo: e allora la terra natale, ove essi tornavano a spendere i faticati risparmi, si abbelliva ai loro occhi anche di quei beni astratti, di quei tesori immateriali che fanno augusta l'immagine della Patria.

Oh com'è bello rintracciare nella poesia popolare e nella tradizione valligiana, i riflessi sentimentali di questa emigrazione, che ogni inverno lasciava le donne, solette e tapine, a struggersi di tedio, di stringicuore e di gelosia! Gli uomini partivano con gran giuramenti di fedeltà: i mariti « andavano sui lavori » per assicurare l'avvenire ai figliuoli, i fidanzati per poter, l'anno dopo, comperare il campo e la casa. La neve copriva le strade e al portalettere bisognava scaldar i polmoni con un sorso d'acquavite, se si voleva che fosse puntuale e salisse sino alle ultime case, quelle issate su per i grebani come nidi di falchi: ma i giorni che non arrivava posta dalla Germania, si sentiva dalle cucine cantar sottovoce. Cantavano per non piangere.

Se jò fôs une zizile (1)
In Germania vorés là, (2)
Vorès là su l'armadure
Là ch'al è a lavorà.

Al viaggiatore, al turista, al villeggiante questo volto della Carnia non si svela che dopo lunga consuetudine coi luoghi. L'ospite non si affiata subito col paese: il primo giorno gli sembra di non poterci rimanere oltre l'indomani. L'aspetto delle valli è severo e melanconico. Le montagne hanno generalmente i dossi rivestiti di abeti, le forme massicce, le sommità erbose: solo poche vette, l'Amariana,, il Pal Piccolo, il Coglians, il Sernio, possiedono la linea verticale delle vicine sorelle dolomitiche.

Epperò il paesaggio carnico è così alpestre che i valori altimetrici non possono esser pre-

(1) rondinella.
(2) andare.

si in senso assoluto come altrove: vi sono delle località, come Sauris, Collina, Ravascletto, Forni di Sopra e di Sotto, per citar qualche esempio, dove il senso dell'alta montagna è così austero e romito che appaiono leciti i paragoni più arrischiati.

La Carnia è insieme così nordica e latina che è una delle poche regioni d'Italia dove la geografia sembra smentir la politica, mentre, d'altra parte, la genealogia salta fuori dappertutto, dalle lapidi, dal nome dei paesi, dallo stile delle chiese, dalle forme dei campanili, dalla parlata degli abitanti: ed è — ma occorre proprio dirlo? — sacrosanta genealogia romana.

E allora, lasciatemi concludere che non è senza significato che il Touring, ricorrendo quest'anno il decennale del suo primo Campeggio, abbia proprio scelto una località tra la Carnia ed il Cadore per chiamarvi a convegno i suoi fedelissimi. Oggi che Roma non è soltanto un'esclamazione archeologica o un richiamo letterario, ma il motto di una fede e il simbolo di una meta, l'invito alla Carnia verde, a quella che Strabone chiama la «borgata carnica», è una nuova testimonianza di fedeltà alla tradizione. Poi c'è da portare qualche rododendro e qualche stella alpina alle croci dei nostri Eroi.

CESCO TOMASELLI.

LA VILLEGGIATURA IDEALE

Dieci giorni in montagna, ma che siano di intenso godimento, di continuo diletto; dieci giorni, insomma, durante i quali i nervi tesi dal lungo sforzo quotidiano del lavoro possano completamente rilassarsi e allo spirito sia dato bearsi d'aria e di sole, in un felice abbandono, scevro di qualsiasi preoccupazione: dieci di questi giorni, valgono quanto un mese di vacanza!

Ma dove trascorrere questa beata parentesi?

AL CAMPEGGIO DEL TOURING!

la villeggiatura ideale per tutti: per i giovani ardimentosi, per le signore e le signorine, per i prudenti attempati.

Il *X° Campeggio* sorgerà nei pressi di Casera Razzo (m. 1750) a circa un'ora e mezzo di mulattiera dal Passo di Lavardet, che unisce con una nuova interessante strada la Carnia (Comeglians) al Cadore (Campolongo e S. Stefano).

I *turni* saranno tre: due di dieci giorni, rispettivamente dal 18 al 28 luglio e dal 30 luglio al 9 agosto; uno di cinque giorni, dall'11 al 16 agosto. - Le *quote*, ribassate, sono di **L. 350** per i turni di 10 giorni e di **L. 185** per quello di cinque.

Ai partecipanti verranno concesse *riduzioni ferroviarie* del 50 %.

Chiedere il programma illustrato alla Direzione del T.C.I., unendo francobollo da L. 0,50.

COME SI PRESENTERÀ IL CAMPEGGIO PRESSO CASERA RAZZO.

ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

Propaganda giornalistica a favore del turismo.

A complemento della sua circolare nella quale fissava agli Enti periferici del Turismo le norme e le direttive per il coordinamento dell'azione turistica nazionale, l'on. Fulvio Suvich, Presidente dell'ENIT, ha precisato, in apposita comunicazione agli stessi Enti i punti essenziali ai quali riferirsi per una più efficace propaganda attraverso la stampa italiana ed estera.

Dopo aver richiamato l'attenzione degli interessati sulla recente creazione della rete di « Corrispondenti » nei Comuni dichiarati Stazioni di Cura, Soggiornon e Turismo, per il servizio informativo degli organi giornalistici dell'ENIT, l'on. Suvich ricorda che l'Ente stesso mette a gratuita disposizione per la propaganda turistica — che non abbia carattere reclamistico commerciale — le seguenti pubblicazioni:

1. *Radio giornale dell'ENIT* che, trasmesso ogni sera dalle sei stazioni italiane dell'*Eiar* (Roma, Napoli, Genova, Milano, Torino e Bolzano), fornisce agli ascoltatori d'Italia e dell'estero notizie ed informazioni, dedicate in particolare alla stampa italiana ed estera, e riguardanti le stazioni di cura e soggiorno, le strade, ferrovie, servizi automobilistici, iniziative turistiche. nuove opere di miglioramento nell'estetica cittadina e nell'attrezzamento alberghiero, manifestazioni, ecc. Il servizio Radio-Giornale si effettua ogni giovedì in lingua estera (francese, inglese, tedesco e spagnolo), mentre ogni sabato la trasmissione è dedicata all'illustrazione di una data località o centro turistico, convertendosi così in una vera e propria « radio-conferenza turistica ».

2) *Notiziario turistico*. Bollettino trimensile d'informazioni, dedicato in particolare alla stampa italiana ed estera, ma diffuso anche largamente alle agenzie di viaggi, organizzazioni turistiche, enti, Automobile Clubs, ecc. Detto Notiziario costituisce un efficace mezzo di propaganda, e la sua azione è completata ed ampliata dalle edizioni mensili in lingue estere che sono le seguenti:

a) *Enit News*, inglese (6000 copie);
b) *Enit-Nouvelles* in francese (4000 copie);
c) *Enit-Mitteilungen* in ted. (4000 copie);
d) *Noticiero Turistico*, in spagnuolo (2000 copie).

In questi giorni si sta curando anche l'edizione in lingua portoghese per intensificare la propaganda negli Stati della Confederazione Brasiliana.

Gli Enti Periferici del Turismo dovranno, nel loro stesso interesse, comunicare tempestivamente all'ENIT, le informazioni atte alla diffusione.

L'ENIT riconosce ufficialmente la Federazione Toscana Movimento Forestieri.

Il Presidente dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, con sua recente deliberazione, esaminato il Regio Decreto Legge 31 gennaio 1929, richiamati i criteri di organizzazione delle rappresentanze provinciali dell'ENIT, ha ritenuto di riconoscere, ai fini della rappresentanza di cui sopra, la «Federazione Toscana per il Movimento dei Forestieri» attribuendole carattere e funzione di coordinamento interprovinciale limitato alla regione Toscana. In dipendenza di quanto sopra, l'ENIT sarà rappresentato nella Giunta esecutiva della Federazione dal comm. Guido Del Beccaro.

Il Concorso «Stefano Pietri» a favore del turismo sardo.

Nell'anniversario della morte del compianto avv. cav. Stefano Pietri, l'ENIT, in accordo con la famiglia dell'Estinto, ha bandito il Quarto Concorso « Stefano Pietri » per favorire l'istituzione della « camera del forestiero » in alcune località della Sardegna.

Prossimamente verrà pubblicato il testo del « bando di concorso ». I premi saranno in denaro, medaglie e diplomi, e verranno assegnati il 6 aprile 1932.

Nord Sud - Viaggio di studio per medici in Italia.

L'ENIT organizza anche quest'anno il viaggio di studio per medici stranieri: il « Nord-Sud ». Esso si svolgerà dal 18 settembre al 2 ottobre e sarà diretto, come negli anni precedenti, dal prof. Guido Ruata, e comprenderà il seguente itinerario:

18 settembre: Riunione dei partecipanti a Roma;
19 » : Soggiorno a Roma;
20 » : Escursione alle Acque Albule con visita delle Terme. Viaggio a Fiuggi;
21 » : Permanenza a Fiuggi;
22 » : Viaggio ad Agnano. Visita delle Terme e partenza per Napoli;
23 » : Visita delle Terme di Casamicciola e di Ischia; Escursione a Capri;
24 » : Permanenza a Capri;
25 » : Escursione a Sorrento;
26 » : Escursione in automobile ad Amalfi e Ravello;
27 » : Ritorno a Napoli;
28 » : Viaggio in treno speciale da Napoli a Taormina;
29 » : Soggiorno a Taormina;
30 » : Escursione ad Acireale. Visita delle Terme. Partenza per Palermo.
1 ottobre: Visita di Mondello;
2 » : Fine del viaggio Nord-Sud.

VITA DEL TOURING

Il nuovo elenco degli affiliati al T. C. I.

Come è noto ai nostri Soci, l'ultima edizione dell'*Annuario Generale del T. C. I.* rimonta al 1929, e non è il caso di pensare ad una nuova edizione di esso fino a tanto che non saranno noti i risultati del Censimento che ha avuto luogo nello scorso mese di aprile.

Ai nostri Associati però — perchè possano usufruire dei ribassi e sconti che il servizio degli affiliamenti assicura loro — occorre di essere in possesso di una pubblicazione completamente aggiornata, con tutte le varianti che furono sin qui indicate mensilmente in Rivista, in questa Rubrica, ma che non era certamente agevole di riportare a volta a volta nell'Annuario.

Dai primi mesi del 1929 — epoca nella quale, come si è detto, fu stampata l'ultima edizione dell'Annuario — ad oggi, si contano infatti a centinaia gli esercizi che sono entrati a far parte *ex-novo* delle varie categorie di affiliati al Touring. E numerosi sono anche quelli che, per un motivo o per l'altro, hanno cessato di farne parte. Lo stesso fatto si verifica anche per l'*Elenco delle Ditte varie che concedono ribassi e facilitazioni ai Soci*, benchè in minor misura, poichè questa pubblicazione è stata sin qui ristampata con i dovuti aggiornamenti almeno un paio di volte all'anno.

Abbiamo perciò pensato di porre a disposizione dei nostri Soci una pubblicazione di piccola mole e di limitato costo, da ristamparsi periodicamente, introducendovi ogni volta tutte le varianti rese necessarie dagli aumenti e diminuzioni che si verificano, sia fra gli inscritti al *servizio affiliamenti*, sia fra gli inscritti al *servizio ribassi*.

Il primo numero di questa pubblicazione è uscito nello scorso mese di aprile. Si tratta di un volumetto di 128 pagine, nel quale sono riportate anzitutto le norme che regolano i due servizi suddetti e sono quindi elencati, per ordine alfabetico di città, tutti gli alberghi, i meccanici, le autorimesse, le rivendite di benzina e lubrificanti e quelle di fotografie locali, i quotidiani e periodici e, infine, le ditte commerciali, che sono affiliati al Sodalizio o che concedono sconti ai nostri Soci, con l'indicazione, per ciascuno di essi, della misura di tale sconto.

Il volumetto è posto in vendita al prezzo di L. 3— alla Sede; di L. 3,50 franco di porto in Italia e Colonie; di L. 4— all'Estero.

Siamo certi che i nostri Soci apprezzeranno il valore della nuova pubblicazione e non mancheranno di provvedersene e di conservarla: quale necessaria integrazione dell'Annuario Generale, per quelli che ne sono in possesso; quale completa sostituzione di esso, per quanto riguarda gli importanti servizi degli affiliamenti e dei ribassi, per tutti coloro (e sono decine di migliaia) che sono entrati a far parte del Sodalizio dopo il 1929 e non hanno perciò potuto ricevere quella importante pubblicazione.

Amici generosi e operosi.

Il nostro Console per Bombay, signor Urbano Mongini, ci ha inviato l'importo per iscrivere *Soci Vitalizi* del Touring il Balilla e la Piccola Italiana più meritevoli di premi, tra i piccoli ospiti del nostro *Villaggio Alpino*, aggiungendo anche una generosa contribuzione a favore del Villaggio stesso.

Il Console Mongini non è nuovo a queste manifestazioni di affettuosa solidarietà, ed ha già meritato varî premi di benemerenza per la propaganda esplicata e per i nuovi Soci procurati in quelle lontane regioni, nonchè per le frequenti e cospicue oblazioni effettuate in pro del *Villaggio Alpino* in memoria del proprio figliuolo Emilio di recente mancato ai vivi in giovanissima età.

Mentre gli rinnoviamo il nostro ringraziamento, segnaliamo il nobile gesto quale esempio meritevole di trovare imitatori.

Il premio «G. Luzzatto» al Liceo T. Tasso di Roma.

Come già informammo altra volta, il Generale Adolfo Luzzatto, per onorare la memoria dell'unico figlio Giorgio, spentosi a soli tredici anni il 17 aprile 1927, disponeva una donazione al R. Ginnasio T. Tasso di Roma perchè ogni anno il miglior allievo del terzo corso — lo stesso frequentato dal figlio — venisse iscritto Socio Vitalizio del Touring e abbonato a *Le Vie d'Italia*. Quest'anno il premio, che ha un così squisito significato, è stato assegnato all'alunno Giuseppe Bassani.

Una Escursione Motociclistica Milano-Parigi.

Organizzata dalla *Gazzetta dello Sport* e dalla rivista *L'Auto Italiana*, col patrocinio del *Touring Club Italiano*, si svolgerà dall'11 al 17 giugno una Escursione Motociclistica Internazionale Milano-Parigi.

Scopo della manifestazione — per cui la quota di partecipazione è fissata in L. 450 compreso vitto e alloggio — è la visita della città di Parigi e della Esposizione Coloniale e la possibilità di partecipare al «Rallye di Primavera» organizzato per il 14 giugno dal T. C. di Francia. Verranno assegnati dei premi individuali e di rappresentanza.

Per informazioni e iscrizioni rivolgersi al Comitato Organizzatore, in Milano, Via Fieno, 6.

I possessori di rasoi Multiplex, vecchio modello, inviando il loro rasoio usato assieme a L. 12 riceveranno franco di porto un rasoio nuovo, una serie di 5 lame ed un tubo grande di crema.
Il rasoio di sicurezza Multiplex è un istrumento perfetto e praticissimo, superiore a tutti gli altri. Merita che tutti lo conoscano e lo adoperino. Ing. Giulio Gatti Casazza
Uso sempre il Multiplex. Lo trovo superiore a tutti gli altri rasoi. Umberto Giordano
Radersi con il Multiplex Safety Razor è come dare il buon giorno al benessere. La teca che lo racchiude ed il rasoio sono due degli oggetti che garantiscono l'eleganza quotidiana al possessore. Aristide Sartorio
Appena vidi il rasoio di sicurezza Multiplex, compresi per intuito che si trattava di una novità eccezionalmente pratica: cominciai subito ad usarlo ed ebbi la convinzione che Multiplex è l'ideale dei Rasoi di sicurezza.
Io non lo abbandonerò mai perchè da un conto molto preciso e minuzioso, ho tratto il resultato che Multiplex fa la barba cinque volte meglio di ogni altro rasoio e cinque volte più presto, resultato dovuto senza dubbio alle sue cinque lame che lavorano contemporaneamente. Pietro Mascagni
Il rasoio Multiplex moltiplica per cinque la gioia di radersi con una buona lama; divide per cinque la possibilità di trovarne una cattiva. E' il rasoio ideale per coloro che devono prepararsi ad un convegno d'amore. Le donne saranno particolarmente grate a questo rasoio, che rende la guancia del loro innamorato morbida e liscia come quella di Narciso. Guido da Verona
Lauri Volpi
Il Multiplex è una mano radiosa che leva il pelo con le carezze... Trilussa
Il Multiplex non è un rasoio, non taglia, non rade, è una carezza che porta via la barba. Giovacchino Forzano
Ci sono tanti rasoi che, ad adoperarli, fanno venir la barba: eccone invece uno che la fa andar via, in piacevole morbidissimo modo. Arnaldo Fraccaroli
Adolfo Wildt
Feodor Chaliapin
l'Ardito aguzzo divenuto imberbe in quintuplice taglio. Gabriele D'Annunzio
Adopero il Multiplex e lo trovo molto soddisfacente sotto ogni rapporto. Guglielmo Marconi
Non vedo l'ora che mi cresca la barba per potermela radere nuovamente col Multiplex tanta è la gioia che mi procura. Antonio Gandusio
Il Multiplex safety razor è un modello di eleganza e di praticità. Ora che l'ho apprezzato non saprei usarne uno diverso. Ruggero Ruggeri
Il Vostro Rasoio Multiplex rapidissimo, gradevolmente ed alla perfezione. Usandolo si guadagna tempo. Gianni Caproni
F. T. Marinetti
Sem Benelli
Ferenc De Vecsey
«Cinque dita
cinque secondi
cinque lamette
la barba è fatta....
Il rasoio si chiama Multiplex.»
E. PETROLINI
Crema di sapone Multiplex per radersi emolliente a grande rendimento. Tubo grande L. 6.
Serie di 5 lame Multiplex nuovo tipo L. 6.
Abbandonate
i rasoi a lama unica
Il nuovo rasoio Multiplex di sicurezza a 5 lame inalterabili radenti contemporaneamente rade alla perfezione con una sola passata. Ha un dispositivo per radere nei punti difficili. Guarisce la pelle dalle irritazioni. Fa risparmiare tempo. Non si monta, non si affila e appena sciacquato si asciuga da sè.
Economico nell'uso, elegante, pratico ed ingegnoso nel suo meccanismo è unico nel suo genere e perfetto. Astuccio originale e rasoio cesellato.
Tipo Standard completo L. 20. Tipo argento L. 90 completo. Tipo oro al mille L. 130. Dai principali profumieri e coltellinai o franco di porto rimettendo vaglia a:
MULTIPLEX
De Amicis, 21A - Milano

NOTIZIE ED ECHI

TURISMO

Nuovo albergo in Val d'Aosta.

Il Touring, che ha in più occasioni lamentata la scarsezza di alberghi nella Valle d'Aosta, annunzia con piacere che un nuovo albergo di 48 camere, con acqua corrente calda e fredda, l'*Albergo Monte Cervino*, si aprirà nella prossima stagione nella pittoresca località di Frachey, a m. 1623, nell'alta Valle di Ayas. La località si raggiunge in circa 35 minuti a piedi da Champoluc, termine della carrozzabile di Valle d'Ayas (servizio automobilistico dalla stazione di Verrès sulla linea Chivasso-Aosta), per una carreggiabile che si snoda « attraverso una successione di foreste e di vaghissime brevi conche prative con graziosi gruppi di vecchie case di legno » (Guida « *Piemonte* », V edizione 1930, pag. 528). Frachey è centro di magnifiche escursioni e ascensioni, di cui alcune facili; di là si può passare, ad esempio, al Breil per il Colle delle Cime Bianche, a Valtournanche per il Colle di Nana, a Gressoney per il Passo di Bettaforca. Nello sfondo dominano le cime e i ghiacciai del Breithorn, dei Gemelli, del Teodulo e del Cervino.

Viaggio di studio e diporto al Canadà e agli Stati Uniti.

La Navigazione Generale Italiana e la Canadian Pacific Railway organizzano per il prossimo agosto un viaggio in comitiva al Canadà e agli Stati Uniti avente lo scopo di offrire un quadro completo della vita americana, non soltanto nelle sue manifestazioni d'arte, di storia e di paesaggio, ma anche dal lato produttivo. Saranno infatti visitati molti dei più importanti stabilimenti industriali.

La partenza avverrà il 31 luglio da Genova con la motonave *Augustus* della N. G. I.; l'arrivo a New York l'11 agosto. Verranno quindi visitate: New York, Philadelphia, Washington, Pittsburg, Chicago, Detroit, Toronto, Hamilton, Niagara Falls e le cascate del Niagara, Oshawa, Ottawa, Montreal, Shawinigan Falls, Quebec. Il 28 agosto imbarco sul piroscafo *Duchess of York* alla volta di Liverpool. Arrivo a Liverpool il 4 settembre, visita di stabilimenti, quindi partenza per Londra.

I prezzi sono i seguenti: 1ª classe per l'andata e classe unica per il ritorno: doll. 733; 2ª classe per l'andata e classe turistica per il ritorno: doll. 557,75.

L'attività svolta all'estero dalla Ditta « Thos Cook & Son » per il turismo in Italia.

Da una relazione trasmessaci dalla Ditta « Thos Cook & Son » crediamo opportuno stralciare alcuni dati riflettenti la cospicua attività da essa esplicata all'estero per l'incremento del turismo in Italia.

Fra le sue numerose pubblicazioni va ricordato il *Winter-Sunshine*, in cui figurano ben 19 programmi di viaggi in Italia via terra e 7 via mare con ritorno generalmente per via terra. In questi ultimi, trova posto anche la Tripolitania. Diamo una indicazione di alcuni viaggi tra i principali, notando che qualcuno di quelli in comitiva si ripetono mensilmente, come l'*Ideal Tour* e l'*Escorted Tour de Luxe*, *Through Sicily by motor car*, mentre altri si effettuano più volte nel corso della stagione come i *Special Tours to Italy including Sicily*.

Gli itinerari dei principali viaggi sono i seguenti:

The Ideal Italian Tour: Londra, Parigi, Genova, Pisa, Roma, Napoli, Pompei, Vesuvio, Firenze, Venezia, Milano, ecc.

Escorted Tour de Luxe to Italy: Parigi, Milano, Venezia, Firenze, Roma, Napoli, Pompei, Vesuvio, Genova, Torino, ecc.

Special Tours to Italy Including Sicily: Londra, Milano, Roma, Palermo, Agrigento, Siracusa, Taormina, Napoli, Vesuvio, Pompei, Genova, ecc.

Through Sicily by motor-car: Napoli, Palermo, Segesta, Selinunte, Agrigento, Siracusa, Catania (con escursione intorno all'Etna), Taormina, ecc.

I programmi interessanti l'Italia, oltre che apparire in disteso nel *Winter-Sunshine*, sono raccolti in un apposito opuscolo dal titolo *Italy Including Sicily*. La Tripolitania poi figura anche in altra pubblicazione dal titolo *Algeria, Tunisia, Tripolitania e Marocco* e il viaggio effettuato dalla frontiera tunisina con auto comprende la visita a Sabratha Ulpia, a Leptis Magna e a Tripoli e dintorni. Inoltre i forestieri, che venuti in Italia fanno capo agli Uffici della Thos Cook & Son, possono da questi essere inviati in Tripolitania sulla base di altri programmi stampati ad uso degli Italiani.

Per la Sicilia, oltre che nei suddetti programmi ed in articoli illustrativi, l'attenzione dei turisti è stata richiamata con pubblicità sui giornali di Londra, ove vengono messi in evidenza, oltre tutto, gli sconti ferroviari. Inoltre, nelle « Riviste di Viaggi » edite dalla Ditta in più lingue, si fa accenno a programmi di viaggio interessanti l'Italia e si dà largo campo alla pubblicazione di articoli riguardanti il nostro Paese e le sue varie manifestazioni che più si connettono al turismo.

AUTOMOBILISMO

La Coppa Internazionale delle Alpi.

Dal 31 del prossimo mese al 6 agosto si svolgerà la Coppa Internazionale delle Alpi per interessamento degli Automobili Clubs di Austria, Francia, Germania, Italia e Svizzera. Le sei tappe sono state così stabilite: 31 luglio Monaco-Innsbruck, km. 348; 2 agosto Innsbruck-St. Moritz, comprendente fra gli altri i passi italiani del Brennero, del Giovo e dello Stelvio, km. 378; 3 agosto St. Moritz-Torino, km. 415; 4 agosto, Torino-Nizza attraverso il Colle di Tenda, km. 337; 5 agosto Nizza-Ginevra, km. 500; 6 agosto Ginevra-Berna, km. 388. Il percorso totale misura km. 2366 e comprende 17 passi alpini. Particolarmente dura sarà la seconda tappa che riunisce tutti di seguito il Brennero, il Giovo, lo Stelvio, il Flüela e l'Albula e non meno aspra la tappa Nizza-Ginevra con il Lantaret, il Galibier, il Tornier.

Alla prova saranno ammesse soltanto le vetture di turismo di serie. I veicoli saranno raggruppati in 3 gruppi: sopra i 500 e fino a 1100 cmc.; sopra i 1100 e fino ai 3000 cmc.; oltre i 3000 cmc. I concorrenti saranno divisi in individuali e squadre di marche. Per gli individuali è riservata una classifica a parte sotto il titolo di Coppa dei Ghiacciai. Per le squadre di marche sarà riservata una classifica sotto il titolo di Coppa Internazionale delle Alpi. Sono stabilite per tutto il percorso velocità medie, massime e minime, corrispondenti da 38 a 43 km. per le vetture al disotto di 1100 cmc.; da 39 a 44 km. per le vetture oltre i 1100 cmc.; da 40 a 45 km. per le vetture oltre i 3000 cmc. Le partenze e gli arrivi avranno luogo in parchi chiusi. Nel corso della seconda e della quinta tappa saranno istituiti controlli cronometrici per sezioni di salita e precisamente per i 7 km. da Sotto Stelvio alla sommità dello Stelvio e per il Colle del Galibier. Ogni tappa avrà uno o più controlli fissi per verificare le velocità medie, massime e minime dei concorrenti durante la marcia. Le riparazioni ed i rifornimenti saranno ammessi soltanto fuori dai parchi chiusi e con i mezzi di bordo. All'arrivo gli organi ed i mezzi meccanici dei veicoli dei concorrenti classificati saranno oggetto di rigorosa visita. La classifica sarà fatta, sia per gli individuali che per le squadre di marche, per coloro che avranno in tutte le tappe raggiunto la velocità media-massima fissata e sarà fatta in base ai punti di penalizzazione.

L'esportazione automobilistica italiana nel 1930.

L'esportazione italiana di autoveicoli — informa l'Istituto Nazionale per l'Esportazione — è ammontata durante il 1930 a 20.737 unità per un valore di circa 290 milioni di lire.

Contrariamente a quanto si era verificato nel 1929, le correnti della nostra esportazione rivolte ai mercati europei, hanno potuto nel 1930 mantenere inalterato il loro livello, segnando anzi nel complesso un certo miglioramento.

Le contrazioni verificatesi nella Germania, Polonia, Olanda, Inghilterra, Belgio, Spagna, Cecoslovacchia, sono state infatti ampiamente controbilanciate dai confortanti aumenti segnati dalla nostra esportazione nell'Austria, Danimarca, Finlandia, Grecia, Irlanda, Svezia, Norvegia, Svizzera, Francia, Portogallo, Jugoslavia e U. R. S. S.

Un ripiegamento quasi generale hanno invece segnato le correnti rivolte ai mercati degli altri continenti (Giappone eccettuato) e particolarmente a quelli sud-americani, africani e asiatici, dove, come è noto, le ripercussioni della caduta dei prezzi e il tracollo dell'argento, hanno determinato una fortissima contrazione nella capacità d'acquisto della popolazione e conseguentemente una restrizione delle importazioni d'automobili.

La distribuzione geografica delle macchine italiane esportate durante l'anno decorso in confronto ai due anni precedenti, può essere rilevata dai seguenti dati, tratti dalle statistiche ufficiali italiane:

Paesi di destinazione	Numero delle macchine esportate			Percentuale di aumento o dimin. nel 1930 in confronto al 1929
	1928	1929	1930	
Austria	354	293	361	+ 23 %
Belgio	1.161	888	785	— 11 %
Cecoslovacchia	657	537	458	— 15 %
Danimarca	211	136	156	+ 15 %
Finlandia	113	38	60	+ 58 %
Francia	4.048	3.111	3.513	+ 13 %
Germania	4.397	3.219	2.364	— 26 %
Gran Bretagna	1.639	1.161	1.116	— 4 %
Grecia	260	94	489	+ 420 %
Irlanda	59	94	120	+ 28 %
Jugoslavia	308	177	189	+ 7 %
Norvegia	56	66	78	+ 18 %
Paesi Bassi	473	451	374	— 17 %
Polonia	708	456	273	— 40 %
Portogallo	124	183	217	+ 19 %
Romania	669	348	281	— 19 %
Spagna	1.576	1.575	1.341	— 15 %
Svezia	459	265	270	+ 2 %
Svizzera	1.060	1.381	1.733	+ 25 %
Ungheria	375	272	139	— 49 %
U. R. S. S.	396	472	764	+ 62 %
Colonie Franc. Asia	200	69	6	— 91 %
Giappone	181	41	96	+ 134 %
India Brit. e Ceylon	1.136	1.366	988	— 28 %
Indie Or. Olandesi	899	629	638	+ 1,4 %
Stabil. d. Stretto	344	837	495	— 41 %
Turchia Asiatica	216	107	96	— 10 %
Federaz. Austral.	342	535	115	— 78 %
Africa Merid. Brit.	332	288	236	— 18 %
Algeria	289	201	152	— 24 %
Egitto	480	894	370	— 59 %
Marocco	334	362	341	— 6 %
Argentina	1.041	719	585	— 19 %
Brasile	1.302	600	256	— 57 %
Altri Paesi	2.081	1.835	1.283	— 30 %
Esportaz. totale	28.280	23.700	20.738	— 13 %

Tali dati non possono però dare un'idea esatta dell'andamento della nostra esportazione automobilistica nel corso del 1930 se

non si pon mente alle forti contrazioni registrate dall'importazione nei vari mercati nel 1930, in confronto agli anni precedenti. L'andamento delle importazioni nei varî Paesi denota non di rado, nonostante la diminuzione segnata in via assoluta dall'esportazione italiana, un certo miglioramento della nostra quota di partecipazione rispetto a quella dei nostri concorrenti.

I riflessi della crisi mondiale sul mercato automobilistico internazionale e conseguentemente sull'esportazione dei principali Paesi produttori, possono essere rilevati dal prospetto seguente, nel quale è messo in rilievo il numero degli autoveicoli esportati durante il 1930 in confronto all'anno precedente e le relative variazioni percentuali.

Da esso apparirà inoltre come l'esportazione italiana abbia subìto durante il 1930 una contrazione così per quantità come per valore molto inferiore a quella degli altri Paesi produttori ed esportatori:

	1929	1930	Diminuzione percentuale
Stati Uniti:			
N. macchine	536.207	237.630	— 55 %
Migliaia di $	564.000	298.815	— 47 %
Canadà:			
N. macchine	101.721	44.553	— 56 %
Migliaia di $	47.006	20.386	— 56 %
Francia:			
N. macchine	49.183	31.158	— 36 %
Migliaia di Frs. ..	1.566.000	958.000	— 38 %
Inghilterra:			
N. macchine	42.243	29.978	— 29 %
Migliaia di Lst. ..	8.510	6.697	— 21 %
Italia:			
N. macchine	23.700	20.737	— 13 %
Migliaia di Lit. ..	355.646	289.693	— 19 %
Germania:			
N. macchine ...	7.784	5.825	— 25 %
Migliaia di Mk. ..	54.595	37.394	— 32 %

La Coppa delle Mille Miglia.

La grande prova automobilistica bresciana, la Mille Miglia, ebbe quest'anno assai difficili i primi passi, tanto che vi fu un momento in cui si sussurrò che essa dovesse, sotto altri auspici, trasmigrare a Monza, come già avvenne per altre gare automobilistiche. La fede e la tenacia di appassionati uomini di sport, capeggiati dal Cav. Renzo Castagneto, assicurarono la tradizione bresciana alla Mille Miglia, che ottenne nello scorso aprile un successo ancor migliore di quelli assai brillanti delle più anziane edizioni. La gara è entrata a far parte delle manifestazioni sportive che tutta la Nazione attende e segue con rinnovantesi amore ed anche per questo — che gli organizzatori hanno saputo ottenere — essa è destinata a conservare nel futuro la sua vasta popolarità e la sua forte attrazione.

Contrariamente alle speranze e ai pronostici, la vittoria non ha premiato gli sforzi della industria e dei costruttori italiani, ma ha cinto con il suo lauro la germanica Mercedes e il germanico Rodolfo Caracciòla. Si nota che il buon nome della manifestazione ha avuto tutto da guadagnare da questa affermazione straniera che, dopo quattro anni, è venuta a interrompere i successi delle nostre macchine e dei nostri guidatori. L'insinuazione mossa da alcune penne straniere che nessuno che non fosse italiano avrebbe mai potuto vincere la Mille Miglia, alludendo a una presunta slealtà degli organizzatori, ha avuto così la più solenne smentita.

Nel 1932 la manifestazione eleverà ancor più il suo tono, chè i costruttori italiani daranno per la rivincita il maggiore sforzo di volontà e di genialità.

Forte contrazione dell'esportazione automobilistica americana nel 1930.

Il ridotto potere d'acquisto dei principali mercati automobilistici del mondo, determinato dalla crisi mondiale, ha avuto fortissime ripercussioni sulle esportazioni degli Stati Uniti, che figurano contratte di oltre il 40 % in quantità e di quasi il 50 % in valore, come risulta dalla seguente tabella, completa in base ai dati comunicati dall'Istituto Nazionale per l'Esportazione.

ESPORTAZIONI.

	1930		1929	
	Numero	Valore in dollari	Numero	Valore in dollari
Vetture	153.069	105.979.545	339.443	234.284.194
Autocarri ed autobus esclusi quelli elettrici	84.513	55.856.160	196.758	111.435.125
Vetture e autocarri a trazione elettrica: totale	—	62.066	170	247.568
Parti staccate ed accessori:				
Parti pronte per il montaggio	—	61.259.726	—	107.672.682
Pezzi di ricambio	—	42.330.187	—	66.026.307
Accessori	—	5.542.867	—	9.409.050
Equipaggiamenti per servizi automobilistici	—	5.879.739	—	7.529.799
Velocipedi	3.746	98.538	6.108	141.481
Motociclette	10.262	2.410.412	16.265	3.710.851
Motori: Diesel e tipo Diesel	301	991.308	904	1.261.307
Altri motori del tipo fisso e portatile:				
di forza non superiore a 10 HP	24.209	1.833.598	35.694	3.090.787
di forza superiore a 10 HP	4.105	2.302.481	4.453	2.321.447
Motori per autoveicoli e per camions ed autobus	19.489	1.635.047	8.331	1.154.846
Motori per vetture	41.106	3.990.870	87.072	9.060.745
Motori per trattrici	279	122.155	842	286.185
Motori per velivoli	376	1.634.885	321	1.375.697

IL PIÙ GRADITO REGALO

Una Radio Valigia

"GNOME"

della REES MACE Ltd

Completa e con un accumulatore di ricambio, **L. 2200**

LISTINI GRATIS

La **"GNOME"** è la più piccola Radio valigia del mondo.

Tutte le principali stazioni europee possono essere sentite con l'esclusione della stazione locale.

Senza alcun attacco, senza antenna, senza terra.

PUREZZA - POTENZA - SELETTIVITÀ ecco le qualità dell'apparecchio **"GNOME"** mod. 1931, migliorato nella costruzione e nel rendimento del 50%

Rappresentanti esclusivi per l' Italia:

EZIO & GUIDO KÜHN

Via Settembrini, 60 **MILANO** Telefono N. 20-040

Volontieri vi soffermate nel paradiso delle reminiscenze, desiderate di portare a casa dal viaggio o dalle ferie gli interessanti avvenimenti in forma di preziose fotografie. Ma non avete nè il tempo per impratichirvi nell'uso di un apparecchio complicato, nè di occuparvi allo studio della fotografia. In questo caso vi occorre un apparecchio

Jhagee-Ultrix o **Ultrix-Simplex**

che non richiede nè cognizioni preliminari nè camera oscura. Niente di più semplice che lo scattare con una Ultrix e ogni pellicola riesce. Prezzo da L. 175 in più.

CATALOGO GRATIS

Jhagee
KAMERAWERK
STEENBERGEN & C°
TORINO
Via Principessa Clotilde N. 22-E

Gli ospiti soggiornano più a lungo quando sono trattenuti dalle allettanti armonie dei

DISCHI ODEON

EDIZIONI FONOMECCANICHE CARISCH S. A.

Amministrazione: **MILANO** Via Lazzaro Palazzi, 19

NEGOZIO DI VENDITA IN MILANO

Galleria Vittorio Emanuele, 74 lato Piazza Scala

POSTE·TELEGRAFI·E·TELEFONI

Posta aerea - Paesi esteri di destinazione - Sopratasse aeree - Linee utilizzabili.

Per via aerea, dall'Italia, si possono spedire corrispondenze di ogni categoria, raccomandate e per espresso (non sono ancora ammesse le assicurate), pagando, in più delle tasse normali, una sopratassa speciale, il cui importo per ogni Paese di destinazione è indicato nella seguente tabella. Questa sopratassa va pagata con l'applicazione degli appositi francobolli di posta aerea; in difetto di questi, sono ammessi i francobolli ordinari. Sulla busta o involucro scrivere ben chiaro e visibile «*Per via aerea*» o «*Par avion*».

Abbiamo indicato nella 2ª colonna della tabella, per ciascun Paese, i numeri delle linee utilizzabili per il trasporto aereo. Detti numeri corrispondono alle linee elencate a pag. 247.

Le sopratasse aeree per l'interno del Regno e per le Isole dell'Egeo, sono le seguenti: Lettere e biglietti postali (per ogni 15 gr. o frazione), cartoline per corrispondenza e illustrate, biglietti da visita, partecipazioni, ecc., L. 0,50; manoscritti, stampe, campioni (ogni 50 gr. o fraz. di 50 gr.) L. 0,80.

Le linee aeree utilizzabili per il trasporto delle corrispondenze nell'interno del Regno sono quelle elencate ai N. 1, 3, e dal 7 al 18.

Paesi destinatari	Linee aeree utilizzabili vedi pag. seguente	Porto unitario in gr.	Sopratassa aerea per ogni porto o frazione
Afganistan (1)	24, 51	20	7,50
Albania:	da 19 a 23	—	—
Lettere e cartoline	26	20	0,50
Stampe, camp., carte d'affari	—	50	0,80
Algeria	32	—	—
Lettere e cartoline	—	20	2,50
Altri oggetti	—	50	1,50
Antille Neerlandesi (1)	79, 81	20	16 —
Antille Inglesi (1)	80	20	9,30
Argentina	33	—	—
Lettere e cartoline	—	5	9 —
Altri oggetti	—	50	17,50
Australia (1)	55	10	1,70
Austria (1)	4, 5	20	1 —
Bahamas (Isole) (1)	78	20	5,50
Belgio (1)	36, 37	20	2 —
Bolivia (come Argentina)	33	—	—
Bolivia (1)	86	20	24,50
Brasile	33	—	—
Lettere e cartoline	—	5	7,70
Altri oggetti	—	50	15 —
Bulgaria (1)	4, 5, 41	20	2 —
Cameroun	31	—	—
Lettere e cartoline	—	20	6 —
Altri oggetti	—	50	3,50
Canadà (1)	68	20	3 —
Castelrosso (Isola Egeo)	34	(Tariffa interna)	
Cecoslovacchia (1)	4, 5, 44	20	2 —
Chilì (come Argentina)	33	—	—
Chilì (1)	86	20	19,50
Cina (1)	38, 49, 50	20	5,80
Colombia (1)	79, 82, 83, 84, 86	20	12,70
Congo Belga	88	—	—
Lettere e cartoline	—	20	4 —
Altri oggetti	—	50	3 —
Congo Belga (parte Nord-Est (1)	89	20	6 —
Costa d'Avorio (come Cameroun)	31	—	—
Costarica (1)	79	20	9,30
Cuba (1)	74, 75	20	5,50
Dahomey (come Cameroun)	31	—	—
Danimarca (1)	38, 39	20	2 —
Danzica (1)	38	20	2 —
Dominicana (Repubbl.) (1)	76, 77	20	7 —
Egitto (1)	24, 51	20	3,50
Equatore (1)	85, 86	20	17,50
Estonia (1)	38, 46	20	3 —
Finlandia (1)	38, 47	20	3 —
Francia (1)	27, 28, 34	20	2 —
Germania (1)	14, 14 bis, 37, 38	20	2 —
Giappone (1)	38, 49, 50	20	5,80
Grecia (1)	24, 25, 34	20	2 —
Guatemala (1)	71	20	7,65
Guinea Francese e Portoghese (come Cameroun)	31	—	—
Guiane (1)	80	20	12,70
Haiti (1)	76, 77	20	7 —
Honduras (1)	71, 75	20	7 —
India Inglese (1)	24, 51, 53	20	7,50
Indie Occidentali Neerlandesi (1)	53	20	12 —
id. id. id. (1)	54	20	1,50
Inghilterra (1)	35	20	2 —
Iraq (1)	24, 34, 51, 53	20	5,50
Isole dell'Egeo (meno Castelrosso)	25	(Tariffa interna)	
Jugoslavia (1)	4, 5, 40	20	2 —
Lettonia (1)	38, 46	20	3 —
Lituania (1)	38	20	2 —
Kenya (1)	89	20	6 —
Marocco	30	—	—
Lettere e cartoline	—	20	2,50
Altri oggetti	—	50	1,50
Messico (1)	70, 71, 75	20	7 —
Mongolia (1)	49, 50	20	5,80
Nicaragua (1)	79	20	10 —
Niger (come Cameroun)	31	—	—
Norvegia (1)	38, 39	20	3 —
Nuova Zelanda (1)	55	10	1,70
Paesi Bassi (1)	36	20	2 —
Palestina (1)	24, 51	20	4,50
Panama (1)	79	20	10 —
Paraguay (come Argentina)	33	—	—
Persia (1)	24, 34, 51, 52, 53	20	6,50
Perù (come Argentina)	33, 86, 87	—	—
Polonia (1)	4, 5, 44	20	2 —
Portorico (1)	76, 77	20	7 —
Romania (1)	4, 5, 40	20	3 —
Salvador (1)	71, 75	20	7,65
Senegal (come Cameroun)	31	—	—
Siberia (1)	49, 50	20	5,80
Siam (1)	53	20	10 —
Siria e Libano (1)	34, 53	20	3,10
Soudan Francese (come Cameroun)	31	—	—
Soudan (1)	89	20	4 —
Spagna (1)	27, 28, 29	20	2 —
Stabilimenti dello Stretto (1)	53	20	12 —
Stati Uniti Amer. Nord (1)	da 56 a 67, 69, 72, 73	20	2,60
Svezia (1)	38, 39	20	3 —
Svizzera (1)	37, 38	20	1 —
Tanganika (1)	89	20	7 —
Tunisia (1)	1, 2, 3	20	1 —
Turchia (1)	4, 5, 24, 26, 42, 43	20	3 —
Uganda (1)	89	20	6 —
Ungheria (1)	4, 5, 40	20	2 —
U.R.S.S. (Parte Europea) (1)	38, 45, 48	20	3,80
» (Parte Asiatica) (1)	38, 45, 48	20	5,80
Uruguay (come Argentina)	33	—	—
Venezuela (1)	79, 81	20	12,70
Zona del Canale del Panama (1)	79	20	10 —

(1) Sopratassa aerea unica per ogni specie di corrispondenza.

LINEE AEREE ITALIANE ED ESTERE UTILIZZABILI PER LA TRASMISSIONE DELLE CORRISPONDENZE POSTALI.

N. d'ordine	Linea aerea	Periodicità	Ufficio postale speditore delle corrispondenze al luogo di partenza della linea aerea
1	Roma-Cagliari-Tunisi	mart., giov.	Roma-Cagliari.
2	Roma-Tunisi	merc., ven.	Roma.
3	Roma-Palermo-Tunisi	sab. (lun. solo Palermo-Tunisi)	Roma-Palermo.
4	Roma-Firenze-Venezia	tutti i giorni esclusi i festivi	Roma-Venezia-Firenze.
5	Venezia-Vienna	id.	Venezia.
6	Venezia-Trento	id.	Venezia-Trento.
6 bis	Venezia-München	lun., merc., ven.	Venezia.
7	Trieste-Venezia-Pavia-Genova	tutti i giorni esclusi i festivi	Genova-Pavia-Venezia-Trieste.
8	Torino-Pavia	id.	Torino-Pavia.
9	Genova-Roma-Napoli-Palermo	id.	Genova-Roma-Napoli-Palermo.
10	Portorose-Trieste-Zara-Ancona	id.	Trieste-Zara-Ancona.
11	Trieste-Fiume-Zara	lun., merc., ven.	Trieste-Fiume-Zara.
12	Trieste-Fiume-Venezia	tutti i giorni esclusi i festivi	Trieste-Fiume-Venezia.
13	Roma-Milano	id.	Roma-Milano.
14	Milano-Trento-München	id.	Milano-Trento.
14 bis	München-Furth (Norimberga)-Halle (Lipsia)-Berlin	id.	id.
15	Milano-Torino	id.	Milano-Torino.
16	Roma-Siracusa-Tripoli	da Roma mart., giov., sab.	Roma-Siracusa-Tripoli.
17	Palermo-Tripoli	— —	—
18	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi	da Brindisi lun., merc., ven.; da Venezia mart., giov., sab.	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi.
19	Brindisi-Valona	mart., giov., sab.	Brindisi.
20	Tirana-Scutari	trisettimanale	id.
21	Tirana-Koritza	id.	id.
22	Tirana-Valona	id.	id.
23	Valona-Argirocastro	id.	id.
23 bis	Roma-Brindisi	lun., giov., ven.	Roma, Brindisi, Bari.
24	Brindisi-Atene-Istanbul	bisettimanale	Brindisi.
25	Brindisi-Atene-Rodi	ven. da Brindisi, sab. da Atene	id.
26	Brindisi-Santiquaranta	mart., giov., sab.	id.
27	Roma-Genova-Marseille	— —	Roma-Genova.
28	Genova-Marseille-Barcelona	da Genova mart., giov. e sab.; da Barcelona lun., merc., ven.	id.
29	Marseille-Barcelona	lun., merc., ven. da Marseille; mart., giov., sab. da Barcelona	Roma.
30	Marseille-Casablanca	tutti i giorni	Ventimiglia.
31	Marseille-Dakar	settimanale (domen.)	id.
32	Marseille-Alger	tutti i giorni meno il lun.	id.
33	Marseille-Port Etienne-Saint Louis-Dakar-Natal-Pernambuco-Rio de Janeiro-Montevideo-Buenos Aires-Santiago-Asuncion (linea mista aereo-marittima)	settimanale, partenza domen., arrivo sab. a Natal, Pernambuco, Rio; domen. a Montevideo, Buenos Aires; lun. a Santiago e Asuncion	id.
34	Marseille-Napoli-Corfù-Atene-Castelrosso-Beyrouth-Damas-Baghdad	settimanale; partenza giov. da Marseille e da Napoli	Napoli.
35	Paris-London	3 volte al giorno	Torino-Modane.
36	Paris-Bruxelles-Rotterdam-Amsterdam	tutti i giorni meno i festivi	id.
37	Bâle-Frankfurt-Amsterdam	id.	Genova-Chiasso.
38	Zürich-Stuttgart-Frankfurt-Hamburg	id.	id.
39	Berlin-Hamburg-Malmö	id.	id.
40	Wien-Budapest-Beograd-Bucuresti	id.	Roma-Venezia-Trieste.
41	Beograd-Sofia	da Belgrado lun., merc., ven.; da Sofia mart., giov., sab.	id.
42	Bucuresti-Istanbul	tutti i giorni meno i festivi	id.
43	Sofia-Istanbul	da Sofia mart., giov., sab.	id.
44	Wien-Brno-Katowice-Varsovie	mart., giov., sab.	id.
45	Berlin-Kowno-Smolensk-Moskau	tutti i giorni meno la domen.	Genova-Chiasso.
46	Königsberg-Riga-Tallin-Leningrad	id.	id.
47	Tallin-Helsingfors-Stockholm	id.	id.
48	Moskau-Bacou	— —	id.
49	Moskau-Irkoutsk	giorni dispari del mese	id.
50	Irkoutsk-Jakoutsk	lunedì	id.
51	Londra-Paris-Domodossola-Milano-Genova-Napoli-Corfù-Atene-Alexandria-Baghdad-Karaki-Delhi	settimanale; parte da Londra sab.; dall'Italia domen.	Brindisi, Napoli, Genova.
52	Baghdad-Teheran	venerdì	Napoli.
53	Amsterdam-Caire-Baghdad-Karachi-Calcutta-Bangkok-Batavia-Bandoeng	quindicinale	Brindisi.
54	Medan-Palembang-Batavia	settimanale	Genova.
55	Perth-Adelaide	id. arrivo ogni merc. ad Adelaide.	Napoli.
56	New York-Cleveland-Chicago-San Francisco	tutti i giorni	Torino o Genova, e Napoli nei giorni di partenza dei piroscafi celeri per New York.

N. d'ordine	Linea aerea	Periodicità	Ufficio postale speditore delle corrispondenze al luogo di partenza della linea aerea
57	Cleveland-Detroit	tutti i giorni	Torino o Genova e Napoli nei giorni di partenza dei piroscafi celeri per New York.
58	Cleveland-Pittsburgh	id.	id.
59	Cleveland-Buffalo-Albany N. Y.	id.	id.
60	Chicago-St. Louis	id.	id.
61	Chicago-Cincinnati	id.	id.
62	Cheyenne-Pueblo	id.	id.
63	Chicago-Minneapolis-St. Paul	id.	id.
64	Salt Lake city-Los Angeles-San Diego	id.	id.
65	Salt Lake city-Pasco-Seattle	id.	id.
66	New York-Boston	id.	id.
67	Chicago-Forth Worth-Galveston-Brownsville	id.	id.
68	New York-Albany-Montreal	tutti i giorni meno i festivi	Torino.
69	Genova-Marseille-Barcelone-Gibraltar-Cadiz	quattro volte al mese	Genova-Torino.
70	Brownsville-Mexico	tutti i giorni	Torino.
71	Tampico-San Salvador	bisettimanale	id.
72	New York-Atlanta-New Orleans	tutti i giorni	id.
73	Atlanta-Miami	id.	id.
74	Miami-Havana	id.	id.
75	Miami-San Salvador	bisettimanale	id.
76	Miami-Santo Domingo	lun., merc., ven.	id.
77	Santo Domingo-San Juan	mart., giov., sab.	id.
78	Miami-Nassau	tutti i giorni meno la domen.	id.
79	San Salvador-Managua-Cristóbal	lun., merc., sab.	id.
80	San Juan-Paramaribo	mart., merc.	id.
81	Maracaibo-Puerto La Guayra	venerdì	id.
82	Cristobal-Barranquilla	id.	id.
83	Cristobal-Buenaventura	id.	id.
84	Barranquilla-Buenaventura	id.	id.
85	Buenaventura-Guayaquil	sabato	id.
86	Cristobal-Guayaquil-Mollendo-Santiago	settimanale	id.
87	San Ramon-Iquitos	bisettimanale	id.
88	Boma-Leopoldville	quindicinale	Milano-Chiasso.
89	Londra-Genova-Napoli-Corfou-Assouan-Kharthum-Kosti-Malakal-Juba-Butiaba-Port Bell-Kisumu-Mwanza	settimanale	Brindisi-Napoli-Genova.

STRADE

Precauzioni automobilistiche per la strada del Vivione.

Nel fascicolo di agosto 1930 de *Le Vie d'Italia* (pag. 598) si parlò della strada ex-militare del Passo del Vivione, che congiunge la Val di Scalve con la Val Camonica.

Un nostro Consocio, valoroso automobilista, che già ebbe a percorrerla vivamente ammirandone le bellezze, ci prega nell'imminenza della riapertura del valico con la buona stagione, di fare avvertiti gli automobilisti che nella parte del versante roccioso di Val Camonica le svolte sono tali da non consigliare quel percorso a chi non disponga di una macchina di telaio corto.

E' un'informazione che abbiamo voluto comunicare a quelli, fra i nostri numerosi Soci automobilisti, che non avessero avuto occasione di notare l'eguale avvertimento già dato a pag. 504 della nuova edizione (5ª) della nostra Guida della « Lombardia ».

« Adelante, Pedro, con juicio ! ».

L'ammonimento del Ferrer manzoniano è buona insegna ad una pubblicazione che vuole inculcare negli utenti della strada, siano essi pedoni o conducenti di un qualsivoglia veicolo, le norme del regolamento e del buon costume stradale.

Questo è lo scopo di un opuscolo (Domenico Fasani - *Adelante, Pedro, con juicio*, pag. 32 illustr., Edizioni di propaganda contro gli incidenti stradali. Via S. Antonio, 8, Milano. Prezzo: L. 1), opportunamente compilato con stile piano e quasi confidenziale e illustrato con gustosa vena popolaresca.

La pubblicazione avviene sotto gli auspici della Federazione Nazionale Volontari Garibaldini. Un po' di camicia rossa non fa male anche in certe campagne civili non sempre facili ed incruente.

La realizzazione di un'autostrada gradese.

Le autorità di Grado, seguendo il piano di sistemazione e attrezzatura turistica della ridente stazione balneo-climatica, han fatto iniziare i lavori per la sistemazione dell'importante tronco stradale che congiunge Grado colla terraferma, lungo cinque chilometri circa. La grande autostrada sarà larga nove metri di cui sette di camionabile, tutta asfaltata col sistema delle strade nazionali, e due metri riservati per l'alberatura e pedoni. Lungo la lingua di terra che corre attraverso la laguna pittoresca, sorgerà un ponte. Durante i lavori, il traffico con Grado non subirà nessun ostacolo.

L'unificazione nazionale delle norme e dei segnali per la circolazione urbana.

Nei giorni 17, 18 e 19 dello scorso aprile si tenne (e trovò eco assai larga nella stampa quotidiana), in Milano, la II Conferenza per l'unificazione nazionale delle norme e dei segnali per la circolazione urbana, indetta dal R. Automobile Club d'Italia e autorevolmente presieduta dal Gr. Uff. Dott. Antonio Crispo, Ispettore Generale F. T. A. del Ministero delle Comunicazioni.

La Conferenza trasse una notevole importanza, oltre che dalla grande attualità del tema, anche dal significativo concorso, sia dei tecnici della strada sia dei Rappresentanti di Enti governativi — fra cui ci piace di ricordare il Gr. Uff. Ing. Pio Calletti, Direttore Generale dell'A.A.S.S., e il Gr. Uff. Enrico Mellini, Ispettore Superiore F.T.A. — provinciali e comunali. Basti dire che più di 50 città italiane avevano mandato i loro tecnici o amministratori.

Le riunioni furono 5, presiedute alternativamente dal Gr. Uff. Crispo, dal Gr. Uff. Arturo Mercanti, Presidente della Commissione Stradale del R.A.C.I., e dal Presidente del Touring. In esse furono trattati i seguenti temi:

1. Visione generale nazionale e straniera delle norme e dei mezzi di regolazione del traffico (Gr. Uff. Dott. ANTONIO CRISPO - Gr. Uff. ARTURO MERCANTI).
2. Fondamenti internazionali delle regole e delle segnalazioni pel traffico urbano (Gr. Uff. Ing. ENRICO MELLINI).
3. Organizzazione e risultati della prima analisi e statistica del traffico nelle città italiane (Marchese FERDINANDO CUSANI CONFALONIERI).
4. Segnalazione automatica del traffico stradale (Marchese FERDINANDO CUSANI CONFALONIERI; Ing. FRANZ CAVALLOTTI).
5. Elementi fisici e psichici nel servizio di regolazione del traffico (Cav. Dott. CESARE SOLARI).
6. Esame psicotecnico dei guidatori di autoveicoli (Prof. Cav. VITO MASSAROTTI).
7. Nuovi criteri tecnici dei servizi pubblici di trasporto (Comm. Ing. UGO VALLECCHI - Comm. Ing. FERRUCCIO VEZZANI).
8. Come i servizi pubblici di trasporto possono diminuire la congestione del traffico nelle grandi città (Cav. Uff. Ing. MARCO SEMENZA).
9. I particolari dei piani regolatori delle strade e delle piazze e gli accorgimenti per regolare il deflusso dei veicoli e facilitarne la regolazione (Comm. Ing. CESARE ALBERTINI).
10. Strade e ferrovie sotterranee e sopra elevate (Ing. EMILIO PITTARELLI).

Alle dotte relazioni, ricche di dati e di elementi tecnici, seguirono discussioni ampie ed esaurienti che si conchiusero con la votazione di ordini del giorno che ci spiace di non poter riportare per esteso a cagione dello spazio.

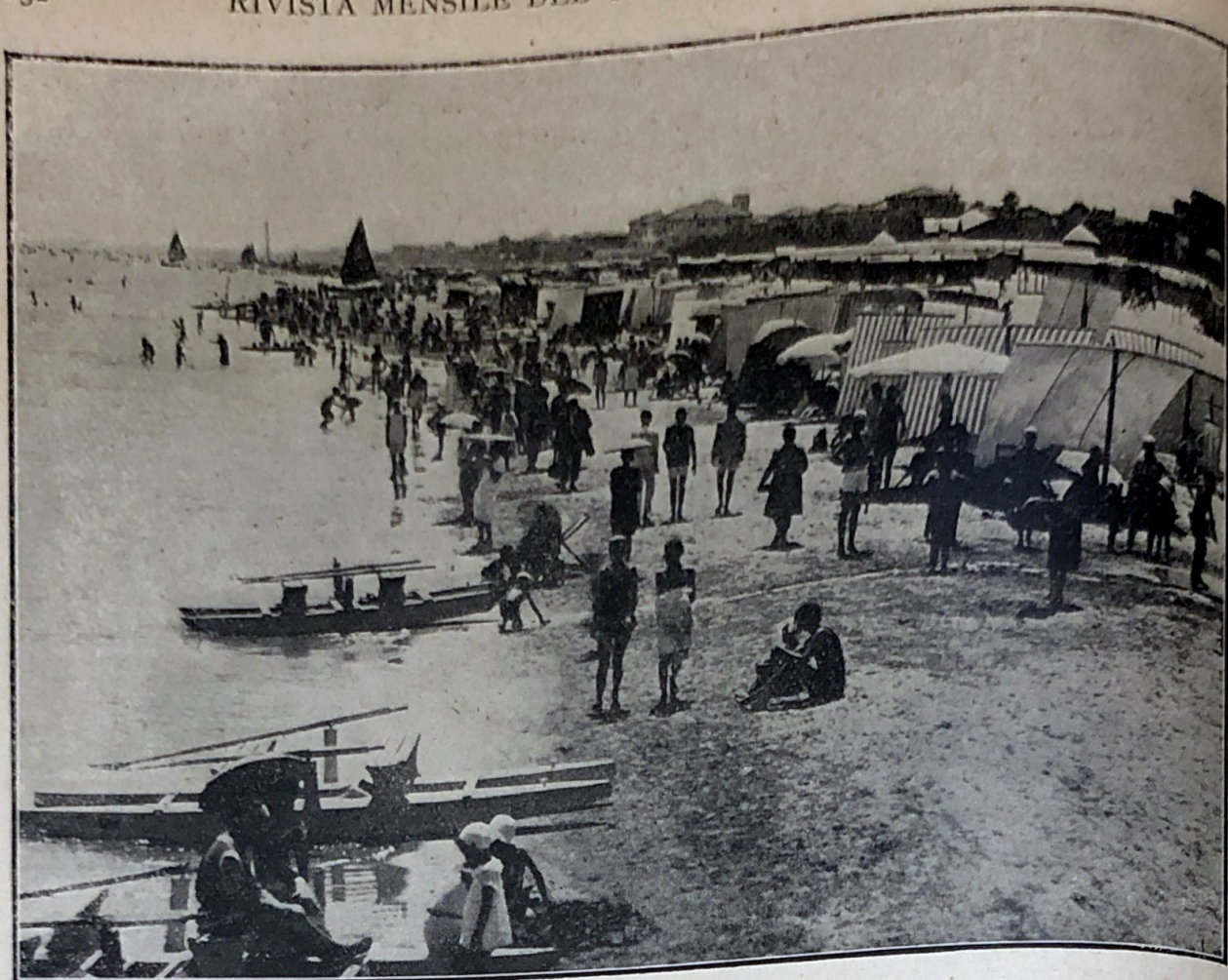
La Conferenza era fiancheggiata da una interessantissima *Mostra del traffico* predisposta nella Fiera Campionaria di Milano, dove si può dire che tutto ciò che si riferisce alle segnalazioni trovasse corrispondenza nel ricco materiale esposto da Enti e da Ditte. Ma soprattutto interessò i convenuti la visita della zona sperimentale, cioè di quella zona di Milano in cui proprio in quei giorni veniva fatto l'esperimento del sistema progressivo flessibile di segnalazioni automatiche. Senza pronunciare un giudizio assoluto su tale esperimento, dobbiamo almeno riferire l'impressione molto favorevole che esso ha fatto non soltanto sugli intervenuti alla Conferenza, ma sulla cittadinanza milanese, la quale ne rilevò subito la perfetta razionalità e le utilità pratiche. Mettiamo fra queste — e non ultima — un senso di disciplina che pare esso abbia infuso in tutti gli utenti delle strada; quel senso di disciplina che fino ad ora possiamo dire essersi rivelato troppo gravemente deficiente da parte non di questa o di quella categoria, ma, senza distinzione, da tutte le classi degli utenti.

Dell'importante argomento avremo certo occasione di riparlare. Per ora il Touring desidera di felicitarsi col R. Automobile Club d'Italia per il magnifico esito della sua brillante iniziativa.

Nuovi valichi padani.

La Via Appia Claudia, oggi strada di prima classe, si è arricchita di un nuovo valico stabile sul massimo fiume italiano, fra Revere ed Ostiglia. Questi due centri erano prima collegati con un lungo ponte su chiatte, che comportava l'incomodo di quattro lunghe rampe e il pagamento di un pedaggio; ora sono invece uniti da un grandioso ponte carraio in ferro, collocato sugli stessi piloni del ponte ferroviario, che fin dalla loro costruzione erano stati predisposti di ampiezza sufficiente per poter sostenere e contenere una seconda travata metallica. Il ponte è costituito di sette travate del tipo tubolare a traliccio triangolare, formanti una lunghezza complessiva di 512 metri. La sede destinata ai veicoli è di m. 6,50 di larghezza; di fianco a questa, in isbalzo è la passerella per i pedoni, larga m. 1,25.

L'importo di quest'opera ascende, in cifra tonda, a L. 5.600.000 per le opere metalliche ed a L. 300.000 per la massicciata del ponte. A questa spesa va aggiunta poi quella di L. 1.470.000 per la costruzione delle rampe di accesso, che misurano m. 400 sul lato di Revere e oltre 500 su quello di Ostiglia, dove trovasi anche il congiungimento con tre arterie: la statale del Brennero, la provinciale per Mantova e la provinciale per Rovigo, opportunamente collegate con una strada di circonvallazione che rasenta l'abitato di Ostiglia.

Il vecchio ponte di chiatte è stato intanto utilizzato, spostandolo 25 km. più ad ovest, per collegare i paesi di San Nicolò e Portiolo. Questa nuova comunicazione, inaugurata lo scorso aprile con solenne cerimonia, avvantaggia notevolmente la zona agricola, compresa a N. fra Borgoforte e Bagnolo San Vito, e a S. fra Motteggiana, Gonzaga e San Benedetto, ed abbrevia inoltre notevolmente la via da Pegognaga a Mantova.

FERROVIE

Riduzioni ferroviarie.

Abbiamo voluto da qualche tempo limitare questa rubrica alle riduzioni ferroviarie di una certa entità e durata. Fra queste debbono essere certamente comprese quelle accordate, e già preannunciate, in favore del *VII Centenario Antoniano*.

Le facilitazioni antoniane hanno avuto inizio il 1° aprile u. s. ed avranno durata fino a tutto luglio 1932. Esse consistono nell'applicazione della riduzione del 30 % per i viaggi isolati ed in quella del metà prezzo pei viaggi delle comitive, composte di almeno 51 persone o paganti per tante. I pellegrini accorrenti a Padova possono beneficiare, inoltre, delle stesse riduzioni per recarsi, ma non più di una volta, a *Roma* e ai Santuari di *Assisi*, di *Camposampiero*, di *Loreto* e di *Pompei*. E' ammessa per i biglietti una lunga validità (30 giorni), con diritto a proroga mediante pagamento di un supplemento del 10 % dell'importo del biglietto. La decorrenza di validità del biglietto è in relazione a quella della tessera che viene rilasciata contemporaneamente.

I viaggiatori debbono munirsi di una speciale tessera che viene posta in vendita al prezzo di L. 5 dalle stazioni (esclusa quella di Padova), comprese nel raggio di 100 chilometri da Padova; di lire 10 dalle stazioni distanti oltre cento chilometri; di lire 20 per i viaggi individuali e di lire 15 per i viaggi delle comitive dai Comitati nazionali e da speciali uffici ed agenzie dell'estero e delle Colonie italiane.

Le tessere di lire 20 e di lire 15 sono pure rilasciate dalle stazioni di transito internazionale, e da quelle che servono le località di sbarco, ma soltanto ai viaggiatori che, mediante esibizione del passaporto, o di altro documento, possono dimostrare la loro provenienza dall'estero.

Per le tessere rilasciate all'estero la decorrenza di validità deve essere indicata con la data del presumibile giorno d'entrata del viaggiatore in Italia: quindi il viaggiatore non perde, agli effetti del suo soggiorno nel nostro Paese, i giorni occorrentigli per raggiungere la frontiera. Notevoli vantaggi, di molto superiori a quelli delle consuete facilitazioni per altre manifestazioni e pellegrinaggi, sono stati concessi per le fermate intermedie: infatti i biglietti danno diritto a fermate *senza limitazione, nè di numero, nè di durata, e senza formalità* da parte del viaggiatore, salvo per la fermata a *Padova*, per la quale è prescritto il bollo della stazione o dell'agenzia. Per i ragazzi dai 3 ai 7 anni è concessa la riduzione del metà prezzo del biglietto già ridotto concesso agli adulti. Dato tutto questo complesso di notevolissime facilitazioni è probabile che, non solo gli italiani, ma molti stranieri fruiranno largamente delle facilitazioni stesse, per le quali le nostre agenzie all'estero stanno facendo giustamente molta propaganda.

Altre facilitazioni di lunga durata saranno quelle dell'*Estate Veneziana*, combinate anche col Congresso Motonautico, che dureranno dal 19 giugno al 20 settembre, con periodi intercalati di riduzione del 30 % e del 50 %.

Sono state ripristinate, anche quest'anno, le facilitazioni per le *Feste alle Grotte di Postumia*, con periodi intercalati di riduzione del 30 % e del 50 %. Le facilitazioni sono concesse per tutta la durata dal 1° maggio al 30 settembre.

Anche nel periodo autunnale vi saranno riduzioni per *Roma*.

L'Italia è senza dubbio — come abbiamo già rilevato altre volte — il Paese nel quale vengono concesse, con maggior frequenza e per lunga durata, facilitazioni e riduzioni di viaggio. Questo è molto apprezzato dai forestieri, che largamente profittano di tali facilitazioni. Non v'è località di una certa importanza turistica, storica o religiosa, per la quale non venga concesso, durante l'anno, qualche sensibile vantaggio ai viaggiatori.

Facilitazioni di viaggio per le stazioni balneari, climatiche e termali.

A complemento della notizia pubblicata nel nostro numero precedente (pag. 209), in questa stessa rubrica, sulle facilitazioni accordate anche quest'anno per i viaggi di andata e ritorno in destinazione di determinate località balneari, climatiche e termali, riteniamo opportuno aggiungere le seguenti informazioni.

I biglietti a prezzo ridotto verranno rilasciati da tutte le stazioni della rete, nonchè dalle agenzie — sia in Italia che all'estero — autorizzate alla vendita di biglietti delle Ferrovie dello Stato; avranno una validità complessiva di giorni 60, computati dal giorno successivo a quello del rilascio, prorogabili di altri 30 giorni, verso pagamento del 10 % dell'importo del biglietto.

Per quanto più particolarmente si riferisce ai viaggi delle famiglie alle stazioni balneari o termali, si informa che sono ammessi ai ribassi i componenti di una stessa famiglia, viaggianti insieme nella stessa classe e diretti ad una delle stazioni balneari o termali indicate nell'elenco in visione presso le biglietterie e uffici viaggi, purchè la stazione di partenza e quella di destinazione siano tra loro distanti almeno 100 chilometri. Non è prescritta la distanza minima di 100 chilometri per i biglietti rilasciati dalle stazioni di confine e dalle agenzie all'estero. *Il rilascio dei biglietti per le famiglie si inizierà il giorno 16 giugno.* Il prezzo per la prima persona verrà computato a tariffa intera; quello per la seconda con la riduzione del 25 per cento, quello per le altre con la riduzione del 50 %. Per ottenere il biglietto di andata e ritorno per famiglia, il capo di questa, o chi per esso, dovrà acquistare presso la biglietteria un'apposita carta di riconoscimento che costituirà la richiesta, e che si venderà al prezzo di centesimi 20. Il capo di famiglia, o chi per lui, può non prendere parte al viaggio.

Conferenza ferroviaria internazionale a Roma.

Nei giorni 16, 17 e 18 aprile si è tenuta presso il Ministero delle Comunicazioni, a Roma, una interessantissima Conferenza ferroviaria, alla quale son convenuti numerosi rappresentanti delle Amministrazioni Germaniche, Austriache, Svizzere e Francesi per una preliminare intesa circa l'organizzazione delle comunicazioni internazionali attraverso la nuova Direttissima Firenze-Bologna. E' stata questa la prima Conferenza tecnica, ufficialmente convocata per l'esame dell'importantissimo problema, che si è dimostrato subito assai complesso anche per le Ferrovie estere; prevedonsi infatti non pochi inevitabili e notevoli spostamenti delle loro importanti comunicazioni, che, traendo origine o facendo capo ai valichi alpini, con una impostazione tradizionale, consolidatasi nel corso degli anni, si diramano attraverso la fitta rete ferroviaria dell'Europa Centrale, verso numerose regioni, anche lontane: e cioè fino ai paesi della Scandinavia, all'Ungheria, alla Polonia, all'Olanda, al Belgio ed all'Inghilterra. D'altra parte è stato nella Conferenza riconosciuto il buon diritto dell'Italia, che con un'opera grandiosa, ardita, prezzo di grandi sacrifici, ha per così dire spianato l'Appennino, finora pressochè impervio (fatta eccezione delle linee estreme verso Genova), aprendo una via facile di penetrazione all'Italia Centrale e del Sud, innestandosi essa all'arteria principale Firenze-Roma ed alla Direttissima Roma-Napoli, delle quali la Bologna-Firenze è naturalmente complemento. A Roma, a Napoli, e quindi anche alla Sicilia, ormai avvicinate alle Alpi, potranno far capo le grandi comunicazioni internazionali, ora in parte forzatamente limitate alla Valle del Po, compensando la maggior distanza, dovuta alla forma allungata della nostra penisola, colla minore durata del viaggio.

Era questa una prima Conferenza necessaria per persuadere intanto del nuovo stato di cose che si crea in Italia le Amministrazioni confinanti, e per un primo orientamento circa la pratica possibilità di un veramente utile sfruttamento della nuova linea; la cui attivazione si presume pel X anniversario della Marcia di Roma, perchè è solo per precisa volontà fascista che un'opera di sì gran mole poco più che agli inizî nel 1922 sia stata portata a compimento con insperata celerità.

A questa prima, seguiranno altre Conferenze nelle quali a mano a mano verrà concretandosi il piano completo delle comunicazioni ferroviarie coll'estero, per modo che esso possa ricevere la sua sanzione definitiva alla Conferenza Generale Oraria Europea, che quest'anno avrà luogo a Londra in ottobre; Conferenza nella quale saranno deliberati nei loro particolari gli orari internazionali europei per la

durata dal maggio 1932 al maggio 1933; come pure i servizi di carrozze a letti, carrozze ristoranti e carrozze ordinarie in servizio diretto.

Evidentemente l'adozione del nuovo programma è subordinato ad una corrispondente ripresa del traffico viaggiatori, ora pur troppo depresso su tutte le ferrovie; ma è a confidarsi che per l'inverno 1932-33 si possa salutare un risveglio in tutta la vita economica dell'Europa.

Il Touring Club volle far tenere ai singoli Delegati una copia della nuova *Carta di Roma e dintorni*, che fu ammiratissima per la sua precisione e nitidezza e che servì loro di ottima guida in una gita sui colli Albani, ai Castelli Romani, organizzata in loro onore dalle Ferrovie dello Stato.

Riunioni ferroviarie internazionali.

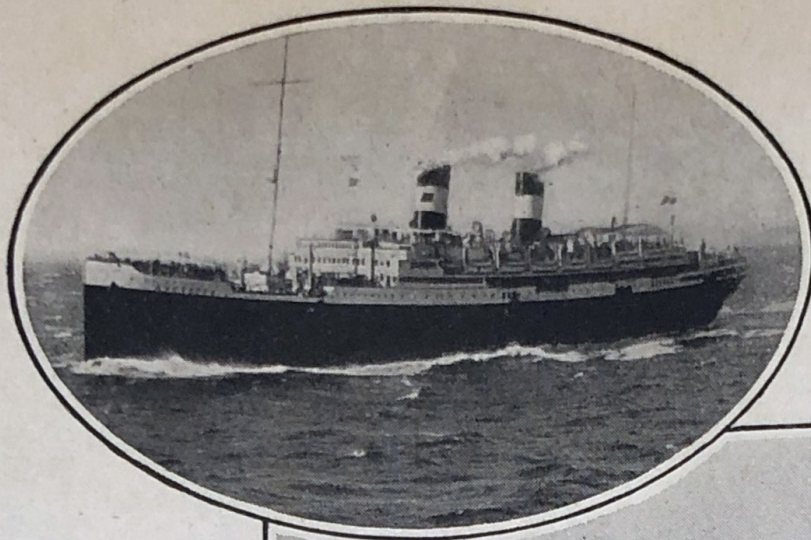
La sessione annuale dell'Unione Internazionale delle Ferrovie, preannunciata nei precedenti numeri della Rivista, che doveva tenersi a Lisbona, è invece stata tenuta a Parigi. Importanti questioni di traffico viaggiatori, che interessano direttamente e indirettamente il turismo, vi sono state discusse, particolarmente in materia di trasporti di comitive, di miglioramenti nel servizio dei bagagli, di creazione di nuovi tipi di biglietti e di facilitazioni di servizio in genere per i viaggiatori. Sono stati esaminati di nuovo, per quanto si riferisce sempre al trasporto delle persone, i rapporti tra ferrovie ed automobili. Nel giugno prossimo sarà tenuta a Stoccolma la sessione annuale del Comitato Internazionale dei Trasporti.

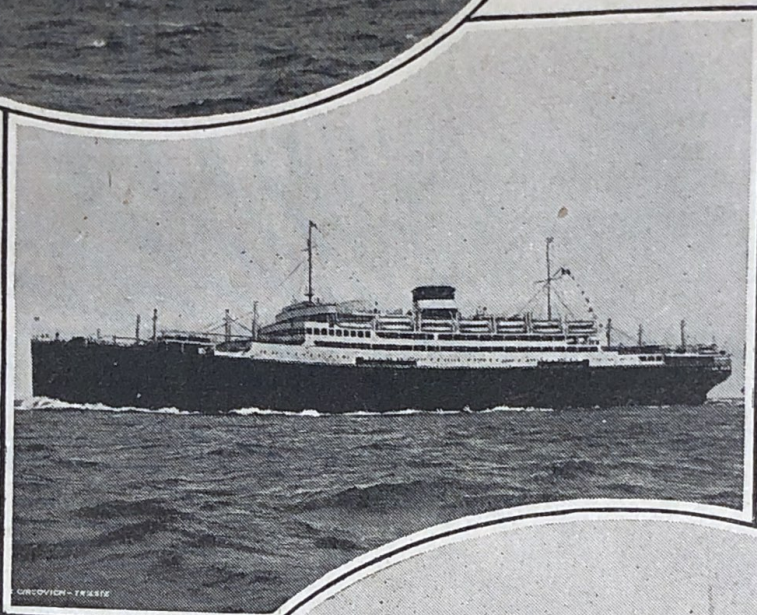
Agevolazioni per il « Giugno Triestino ».

Per il « Giugno Triestino » che prevede grandi manifestazioni turistiche, artistiche, sportive (spettacoli lirici, corse al trotto, regate a vela, gare motonautiche, corse automobilistiche e motociclistiche, spettacoli pirotecnici, tornei di tennis, visite e inaugurazioni di nuove grotte e luminarie a Postumia e S. Canziano), sono state create numerose agevolazioni tanto *ferroviarie* (50 % dal 1° al 14 e dal 21 al 29 giugno; 30 % dal 15 al 20), quanto *automobilistiche* (10 % sui prezzi di passaggio delle autolinee per Abbazia, Fiume, Gorizia, Postumia-Grotte e Campi di Battaglia), di *navigazione* (30 % sul passaggio coi piroscafi dell'Istria-Trieste) e *alberghiere* (10 % sui prezzi delle camere negli alberghi triestini).

Con l'occasione la Società Autoturistica Triestina ha istituito un servizio giornaliero sulla linea Monfalcone-Redipuglia-M. San Michele-Doberdò-S. Giov. al Timavo - Monfalcone con partenza da Monfalcone FF. SS. alle 9,15 e ritorno ivi per le 12.

SERVIZI ESPRESSI DI LUSSO PER IL NORD E SUD AMERICA

Partenze Settimanali

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA
GENOVA
(1)

m/n Augustus

COSULICH S. T. N.
TRIESTE
(2)

m/n. Vulcania

LLOYD SABAUDO
GENOVA
(1)

s/s. Conte Grande

LINEE NORD AMERICA.

(1) GENOVA - VILLEFRANCHE (NICE) - NAPOLI - GIBILTERRA - NEW YORK.
(2) TRIESTE - NAPOLI - CANNES - NEW YORK.

LINEE SUD AMERICA.

(1) GENOVA - VILLEFRANCHE (NICE) - BARCELLONA - BRASILE - PLATA.
(2) TRIESTE - NAPOLI - BRASILE - PLATA.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA
GENOVA

COSULICH
S. T. N.
TRIESTE

LLOYD
SABAUDO
GENOVA

NAVIGAZIONE

Il nuovo espresso Adriatico-Egitto.

La nuova motonave *Victoria* del Lloyd Triestino, destinata al grande servizio espresso Adriatico-Egitto, compirà il viaggio inaugurale partendo da Trieste il 27 giugno con un anticipo di sei settimane sulla data precedentemente fissata, e da noi comunicata. La nave ripartirà da Alessandria il 4 luglio.

Fino al 12 agosto il nuovo servizio si svolgerà settimanalmente in base all'orario in vigore; dal 12 agosto la traversata verrà compiuta come segue: partenza da Trieste ogni mercoledì alle ore 12; arrivo ad Alessandria il sabato alle 9,15. Nel viaggio di ritorno, partenza da Alessandria il sabato stesso alle 17, arrivo a Brindisi il lunedì alle 10, a Trieste il martedì alle 6,15.

Motonave varata a Monfalcone.

Il 21 febbraio u. s. è stata felicemente varata a Monfalcone la motonave *Volpi*, costruita per commissione della Società di Navigazione a Vapore. E' una nave mista destinata alla linea dell'India, della portata di 8000 tonnellate, con un apparato motore sviluppante 4000 HP, che le imprimerà una velocità oraria di tredici miglia.

Il 4 aprile è stata felicemente varata, nel Cantiere di Monfalcone, la motonave *Adriatico*, costruita per conto della «Società Puglia».

Questa motonave è la seconda della serie di sei motonavi in costruzione per la «Società Puglia». Si tratta di unità che verranno adibite al servizio merci e passeggeri tra i porti del Mediterraneo. Hanno una stazza lorda di tonnellate 1900.

Il Radiofaro di Venezia.

Primo tra i porti italiani, il porto di Venezia sarà munito di radiofaro. Gli esperimenti ivi svoltisi il 10 aprile u. s., alla presenza della Commissione governativa e delle principali autorità cittadine, hanno dato ottimi risultati. Trascorso il periodo sperimentale con i risultati previsti, altri impianti simili saranno eseguiti in Italia.

L'Italia al primo posto nel traffico marittimo con la Grecia.

Secondo le statistiche relative al traffico marittimo della Grecia con i Paesi esteri durante lo scorso anno, pubblicate dal Governo greco, in confronto del 1929, il movimento marittimo della Grecia nel 1930 ha subìto una di-

minuzione di 171 navi per 229.025 tonnellate nette in entrata, e di 179 navi per 53.079 tonn. in uscita.

Fra i 3360 vapori carichi di un tonnellaggio netto di 5.290.391 tonn. entrati nei porti greci nel 1930 e provenienti direttamente dall'estero, 1128 (per tonn. 1.045.320) battevano bandiera greca e 2232 (per tonn. 4.254.071) battevano bandiera estera. La bandiera italiana anche nel 1930 è rimasta al primo posto con 966 vapori stazzanti 2.185.826 tonn., seguita dalla bandiera inglese con 307 vapori per 611.169 tonnellate.

Tra i 2428 vapori per tonn. nette 4.204.535 usciti dai porti della Grecia nel 1930 e diretti a porti esteri, 583 (per tonn. 538.750) erano sotto bandiera greca, mentre gli altri 1845 (per tonn. 365.785) battevano bandiera estera. Anche qui la bandiera italiana occupa il primo posto con 870 vapori per tonnellate 1.981.206, sempre seguita dalla bandiera inglese con 257 vapori per 458.164 tonnellate.

Nell'attuale depressione mondiale dei traffici marittimi è degno di nota lo sforzo compiuto dalla nostra marina mercantile per conservare il primato nei traffici con la Grecia.

Sports e giuochi a bordo.

Fra le svariate pubblicazioni ebdomadarie che le nostre compagnie di navigazione diffondono allo scopo di far conoscere la modernità delle loro navi e la perfezione dei servizî merita un cenno particolare quella di recente dedicata dalla « Navigazione Generale Italiana » agli *Sports e giuochi a bordo*: lo merita sia per l'originalità della veste cromotipografica, sia per il festoso contenuto, in gran parte costituito da belle fotografie.

Chi pensa che sopra i bastimenti le giornate debbano passare monotone nella costretta giacitura di riposo sulle sedie a sdraio e nelle brevi passeggiate dei circoscritti ponti, non ha per ricredersi che da sfogliare questo vivace opuscolo.

Se tutti sanno la parte preponderante che oggi lo sport ha nella vita medesima, pochi immaginano sino a qual punto sulla plancia dei maggiori transatlantici esso abbia saputo conservare il suo posto, formandovi quasi il più gradito, oltre che il più salutare, diversivo per tutti i passeggieri.

Oseremmo dire che a bordo diventa « sportivo » anche chi non lo è stato prima in terraferma. La scherma, il tennis, il golf, sono preferiti da chi già vi è addestrato, la boxe va diffondendosi ora anche fuor della cerchia dei professionisti; vicino al *gymnasium*, ricco dei più svariati attrezzi, si trovano apparecchi meccanici che permettono di dedicarsi al canottaggio, all'equitazione, al ciclismo... e di affaticarsi pur rimanendo fermi.

Ma se nessuno di questi sports pare consono al suo temperamento, quale sarà il viaggiatore

che non si sentirà attratto a giocare almeno alle piastrelle? E' ancora e sempre il gioco classico di bordo e importa un esercizio fisico di primo ordine, che distrae, rinforza, allieta.

Oggi, però, l'attrattiva maggiore di quelle «città galleggianti» è costituita dalle piscine all'aperto che consentono di fare, durante il viaggio, veri bagni di mare, a cui si possono far seguire bagni di sole e bagni d'aria, d'indicibile purezza, d'ineguagliabile efficacia.

Inutile aggiungere poi quanto questi giuochi e passatempi sportivi accrescano l'appetito, già stimolato dalle brezze marine, e predispongano a ben gustare quelle ricche imbandizioni che formano un altro dei vanti celebrati dei transatlantici italiani.

E di proposito non si parla, qui, d'ogni altro beneficio che il viaggiare per mare arreca allo spirito e alla mente.

Nuova linea Nord America-Mediterraneo con piccole unità americane.

L'American Export Line, che già esercita attivissimi servizi da carico tra il Nord America e il Mediterraneo, ha iniziato un servizio di piroscafi postali da passeggeri dal Nord America all'Egitto, Palestina, Siria (Beyrouth), Italia (Napoli e Genova), Marsiglia e ritorno, adibendovi unità modernissime, dalla stazza netta di circa 5600 tonnellate, combinazione di vapori da passeggeri e da carico. Le cabine sono capaci complessivamente di circa un centinaio di posti; l'equipaggio comprende quasi cento persone, ufficialità inclusa.

Questo tipo di nave, frequente nel Nord America per le comunicazioni costiere, è però già da tempo scomparso dalle rotte atlantiche e da quelle Nord America-Europa in particolare. Resta ora da vedere — commenta l'*Italia Marinara* — se, con siffatte navi, il tentativo audace dell'American Export Line potrà avere fortuna, e se la nuova linea potrà reggere di fronte a quelle europee, largamente dotate di materiale specializzato.

Le nuove tasse di ancoraggio.

La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il R. D. Legge 6 novembre 1930, che modifica, a datare dal 1° gennaio 1931, l'art. 20 della Legge 23 luglio 1896 relativo alle tasse di ancoraggio.

Esso stabilisce che le navi a vapore, nazionali ed estere equiparate, in virtù di trattati, alle nazionali, le quali approdino ad un porto, una rada o una spiaggia dello Stato per operazioni di commercio, pagheranno per tassa di ancoraggio: *a*) L. 3,50 per tonnellata di stazza netta se provengono dall'estero; *b*) L. 1 se navighino esclusivamente per i porti, rade e spiagge dello Stato. Queste tasse sono valevoli per trenta giorni, incominciando dal giorno dell'approdo. Le navi predette potranno però abbonarsi alla tassa di ancoraggio per il pe-

riodo di dodici mesi, pagando per ogni tonnellata di stazza netta rispettivamente L. 9 e L. 3 nei casi previsti dalle lettere *a* e *b*) del presente articolo.

Un veliero in servizio da 120 anni.

La più vecchia nave del mondo ancora in servizio — a quel che riferisce *L'Italia Marinara* — sarebbe il bastimento a vela inglese *Cerere*, costruito nel 1811 (centoventi anni di vita!). Trattasi di una costruzione in legno. Ha navigato naturalmente molto e specialmente lungo le coste della Cornovaglia, trasportando le merci più svariate.

Perseguitato dai corsari francesi nel 1812 è sempre a questi sfuggito. Nel 1917 un sommergibile tedesco tentò di silurarlo, ma non vi riuscì. Durante la guerra, per il suo ottimo stato di conservazione, si è trovato conveniente di munirlo di un motore ausiliario a petrolio. Tiene ancora splendidamente il mare ed ha ancora i caratteri di una rigogliosa gioventù, per cui non si ritiene affatto vicino il giorno in cui dovrà essere ceduto al demolitore.

Una gru galleggiante alta 172 metri.

Nel porto di Marsiglia è stata installata una gru galleggiante della potenza di sollevamento di 150 tonnellate. Ha un'altezza di 172 metri ed è collocata su un galleggiante di 40 metri di lunghezza, navigante con propri mezzi.

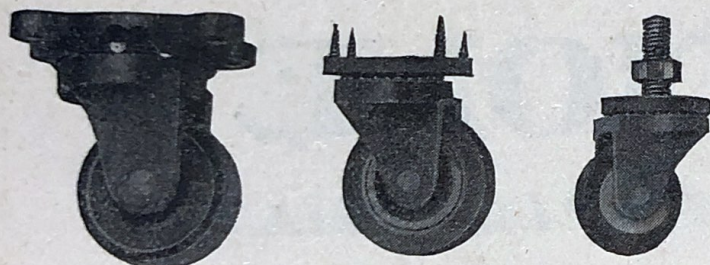
La gru è costata 10 milioni di franchi ed è stata costruita in Germania in conto riparazioni di guerra.

Diminuzione del traffico per il Canale di Suez.

Il movimento marittimo attraverso il Canale di Suez ha subito nel 1930 le ripercussioni della crisi mondiale dei traffici, come risulta dal raffronto che segue:

	1929	1930
Navi:		
numero	6.274	5.761
tonn. lordo	46.278.195	43.946.570
tonn. netto	33.466.014	31.668.759
Transitanti vari:		
numero	2.652	2.252
tonn. netto	82.936	73.834
Merci:		
tonnellate	34.516.000	28.511.000

Le ordinazioni di navi diminuite dovunque.

L'aggravarsi della crisi ha avuto una sensibile ripercussione nell'attività dei cantieri navali. Due soli Paesi, l'Italia e la Francia, hanno dato, mercè i sussidi dello Stato, un forte incremento alle loro flotte mercantili negli ultimi tempi. Le nuove ordinazioni sono diminuite ovunque. Nel terzo trimestre di quest'anno esse ascesero ad un totale di 480.000 tonnellate, mentre nel trimestre precedente erano state di 581.000 tonnellate.

SPORT

Calcio.

I calciatori azzurri bene meritarono dello sport italiano con le loro affermazioni internazionali. La squadra A, tanto in Portogallo, quanto in Spagna, ha svolto un giuoco magistrale, forse fin troppo accademico. Contro i portoghesi essa ha segnato due punti senza incassarne alcuno, contro gli spagnuoli, pur non segnando e chiudendo alla pari, ha dimostrato la sua classe superiore. Fu certo peccato che questa superiorità, riconosciuta dagli stessi critici avversari, non si sia affermata con i punti della vittoria.

Ad ogni modo si deve constatare con piacere che in casa altrui, contro avversari che credevano di battere la squadra azzurra, questa non ha subìto alcun punto; ha anzi vinto una partita a Oporto e ha fatto un *match* nullo a Bilbao.

Nè minore è stata la soddisfazione recata dalla squadra B, che a Lussemburgo ha vinto contro il Lussemburgo per 3 a 0 e ad Alessandria ha dominato per 2 a 0 la Francia Sud-Est. Anche la squadra dei cadetti ha potuto avere il vanto di vincere senza veder violata la propria rete. Durante la pausa concessa ai calciatori da questi incontri internazionali alcune squadre come Ambrosiana, Alessandria, Brescia, Pro Vercelli e Milan si sono recate all'estero, raccogliendo sia in Francia che in Germania buone vittorie, a dimostrare la maturità del calcio italiano e l'efficienza delle nostre Società. Il solo Milan ha disputato quattro partite. A Chemnitz ha dovuto subire una sconfitta assai netta, ma la disgraziata giornata non ha potuto offuscare il significato delle altre tre: due lusinghieri risultati pari contro il Minerva e il Wurgburg e una bella vittoria contro una fortissima rappresentativa di Dresda. L'Ambrosiana ha incontrato squadre anche più forti. Una rappresentativa di Colonia e lo Sportverein di Monaco. In entrambi gli incontri risultato pari. L'Alessandria si è recata ad incontrare l'Olympique di Nizza e l'ha dominata. Pro Vercelli ha chiuso alla pari il suo primo incontro a Nancy e ha poi nettamente battuto la squadra di Metz. Brescia ha tenuto in iscacco una ottima rappresentativa parigina. Infine la Triestina ha affrontato l'Hungaria, il forte squadrone che ha tenuto in rispetto fortissimi undici. La Triestina è stata sconfitta, ma ha combattuto un mirabile incontro. In complesso le partite sostenute all'estero dalle nostre

squadre completano il meraviglioso quadro dei successi delle nazionali.

A fine aprile il Campionato ha ripreso le sue appassionanti vicende, ma le posizioni di comando erano tuttavia tenute dalla Juventus e dalla Roma come appare da questa classifica: Divisione Nazionale *Serie A*: Juventus p. 42; Roma p. 39; Bologna e Genova p. 34; Napoli p. 33; Modena p. 28; Ambrosiana p. 27; Torino, Pro Vercelli e Brescia p. 25; Milan e Lazio p. 24; Triestina p. 19; Alessandria p. 18; Pro Patria p. 17; Casale e Legnano p. 13; Livorno p. 10. – *Serie B*: Palermo p. 35; Fiorentina p. 34; Bari p. 33; Novara p. 32; Atalanta e Verona p. 31; Padova p. 30; Cremonese p. 27; Pistoiese p. 26; Serenissima p. 24; Monfalcone e Parma p. 22; Udinese, Lecce e Spezia p. 20; Lucchese p. 18; Liguria p. 16; Derthona p. 11.

Ciclismo.

Nel mese di aprile due prove di Campionato sono state disputate: la prima con la corsa Tre Valli Varesine, la seconda con il Giro di Calabria. Ad entrambe hanno partecipato tutti i migliori corridori italiani di strada ed in entrambe è partito con il favore del pronostico il campione del mondo, Alfredo Binda. Le due gare sono riuscite insignificanti, perchè nessuno degli assi ha cercato di imprimere una fisonomia violenta alle competizioni ed entrambe si sono risolte negli ultimi chilometri. A Varese ha trionfato Giacobbe. La classifica del Campionato assoluto, dopo la seconda prova, era la seguente: Guerra e Giacobbe punti 5; Mara, Morelli, Caimmi, Piemontesi p. 3; Battesini, Di Paco p. 2; Alfredo Binda, Crippa, Fossati, Gremo, Marchisio, Negrini p. 1.

Motociclismo.

Il maltempo ha ostacolato il decimo Gran Premio delle Nazioni all'Autodromo di Monza, trattenendo il grosso pubblico milanese dal compiere una gita non invitante e impedendo che venissero registrate prestazioni eccezionali. Com'è noto, la manifestazione si svolgeva in due gare distinte. In mattinata concorrevano i partecipanti con macchine da 175 e 350 cmc., nel pomeriggio quelli con motociclette da 250 e 500 cmc. Il bilancio della giornata si chiuse con due vittorie italiane e con due vittorie della industria inglese.

Previste e prevedibili le prime due e quella della 350; non prevista quella della 500, perchè in questa categoria l'assalto delle industrie continentali ai prodotti della fabbricazione inglese era serio e preparato con ogni cura. La partita però resta ancora ben aperta e le prossime gare diranno come la lieve superiorità di un giorno possa facilmente capovolgersi, se si pensa che i primi tre sono finiti, dopo 274 km. di corsa, nello spazio di 56''.

Hicks, Bullus e Simpson hanno diritto però di essere elogiati nella stessa misura. La media chilometrica stabilita da Hicks è stata inferiore a quella registrata nel 1930 per Bullus, che aveva impiegato 4'19'' meno del vittorioso del 1931. Ma ciò si deve attribuire un po' allo stato del tempo ed anche al carburante obbligatorio che, per esser costituito da una miscela di benzina-benzolo in ragione del 60 % in peso della prima e del 40 % del secondo, contribuiva a far perdere alquanta potenza al motore.

Landi su Velocette trionfava a 120 km. 255 di media nelle 350; mentre Brusi su Guzzi vittorioso nella 250 a 107 km. 569 di media, forse perchè non vi erano avversari temibili, non riusciva a migliorare la media stabilita da Tonino Benelli con Benelli nella 175, che superava i 108 km. all'ora.

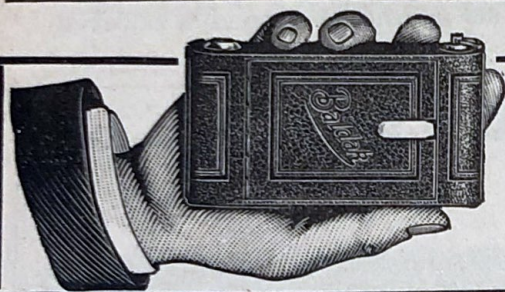
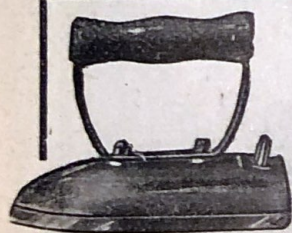
Olimpiadi.

A Barcellona il Comitato Internazionale Olimpico si è riunito a fine aprile per prendere alcune importanti deliberazioni. Fra quelle più notevoli sono le seguenti: esclusione dai Giochi Olimpici di Los Angeles del calcio, dato che la riunione tenuta a Norimberga dalla F. I. F. A. ha lasciato in sospeso la questione del «mancato guadagno» ai giuocatori e per conseguenza il delegato americano presso il C. I. O. ha ritenuto la cosa ormai risolta in senso negativo. E' stato inoltre soppresso il tennis, perchè il carattere delle manifestazioni tennistiche non è apparso completamente dilettantistico ai congressisti. Anche il tiro al piattello e il polo sono stati esclusi dalla Olimpiade 1932. Per conseguenza gli sports ammessi a Los Angeles saranno i seguenti: atletismo, ciclismo su pista e su strada, ginnastica, sollevamento pesi, scherma, lotta, pugilismo, canottaggio, tiro a segno, sports equestri, *hockey* su prato, nuoto, *pentathlon* moderno, *football* americano, concorsi artistici. I giuochi invernali che si svolgeranno al Lago Placido comprenderanno: sci, pattinaggio, *hockey* su ghiaccio, *bobsleigh*, dimostrazioni di *curling* e slitte tirate da cani. Contrariamente al parere del presidente del Comitato Olimpico e dei delegati italiani gli sports femminili sono stati ammessi. In tal modo a Los Angeles si svolgeranno questi sports femminili: atletismo, scherma, tennis, pattinaggio, ginnastica.

L'On. Renato Ricci, presidente della Federazione Italiana dello Sci, unitamente all'On. Iti Bacci, commissario del C. O. N. I., ha definitivamente costituito la squadra prescelta per l'allenamento collegiale preolimpionico, tenendo presenti i migliori atleti selezionati nei Campionati regionali e nel Campionato nazionale assoluto e considerate le qualità atletiche di altri concorrenti emersi nelle varie gare della stagione sciatoria. La scelta di questi atleti è stata accuratamente fatta subito dopo il Campionato nazionale

assoluto. L'allenamento dei saltatori si iniziò in febbraio sulla pista di Clavières e terminò a marzo, dopo di che ebbe inizio l'allenamento dei fondisti al Passo di Rolle. La scelta degli uomini che difenderanno i colori italiani alla Olimpiade Invernale del Lago Placido nel 1931 cadrà tra i migliori dei seguenti campioni chiamati agli allenamenti collegiali. *Saltatori*: Ino Dollego, Mario Bonomo, Bruno Caneva, Enrico Moiso, Severino Menardi, Vitale Venzi, Conte Fermo Murari, Sandro Masoero, Normanno Tavernaro, Tino Ambrosetti, Ernesto Zardini. *Fondisti*: Erminio Sartorelli, Delago Giovanni, Francesco De Zulian, Andrea Vuerich, Erminio Confortola, Agostino Colli, Felice Alberti, Giuseppe Deville, Giuseppe De Monti, Giuseppe Ramella, Costante Goss, Gino Soldà, Giuseppe Frescura, Elia Vuerich, Ovidio Cipriani.

***

Il polo, assai diffuso all'estero, ma praticato in Italia fino a poco tempo fa soltanto a Brioni, ha fatto il suo trionfale ingresso anche a Roma per merito del Polo Club Roma che è riuscito a dar vita ad una riunione nella seconda quindicina di aprile, riunione che ottenne il maggior successo. Di questo sport, che è assai diffuso all'estero, diamo qualche cenno. Il polo è giuocato da due squadre di quattro cavalieri, i quali, muniti ciascuno di una lunga mazza foggiata a martello, cercano di far passare una palla di legno attraverso la porta del campo avversario. L'arbitro assiste al giuoco stando egli pure a cavallo. Il polo si giuoca per tempi di sette minuti con un intervallo di tre minuti per cambiare i cavalli. Ordinariamente i tempi delle partite non sono più di quattro. L'istruzione perfetta di un cavallo da polo non è facile in breve, e neppur tutti i cavalli riescono ottimi per questo giuoco. In Inghilterra si tende a produrre cavalli da polo sempre più vicini al puro sangue, perchè il cavallo deve esser molto veloce. I primi a seguire gli inglesi nella scelta speciale dei cavalli veloci furono gli americani del nord e gli argentini. In India, in Inghilterra nelle colonie, comprese Gibilterra e Malta, dove il polo si giuòca con cavallini siciliani, questo sport ha preso enorme diffusione. Gli argentini, i messicani, i nord-americani, per quanto venuti dopo gli inglesi, nel praticare l'esercizio del polo hanno uguagliato e spesso superato per eccellenza di uomini e cavalli i maestri inglesi. In Belgio vi sono clubs con ottimi campi e molti reggimenti a cavallo hanno la loro squadra che si produce anche in incontri pubblici. In Spagna l'ex re Alfonso era un appassionato giocatore. In

Francia fin da prima della guerra si giocava a Parigi, in Riviera e presso le spiagge famose. Dopo la guerra, l'utilità di questo sport fu così ben compreso dalle Autorità militari che esse ne aiutarono e incoraggiarono la diffusione in tutti i reggimenti di cavalleria.

Le partite giocate a Roma hanno suscitato l'interessamento delle folle le quali sono state conquistate dalla bellezza combattiva e dagli aspetti estetici della dinamica lotta di abilità e di velocità che in ogni momento della gara si sviluppano.

Pugilato.

Le nostre Federazioni, in istretta collaborazione con il C.O.N.I., attendono da tempo alla preparazione degli atleti italiani in vista della Olimpiade dell'anno venturo e, appunto per suggerimento e incoraggiamento del C.O.N.I., cercano gli incontri internazionali, allo scopo di saggiare il valore dei futuri avversari e di abituarsi alle non facili competizioni fuori d'Italia. Mentre una squadra di pugilisti dilettanti ha accolto l'invito di recarsi agli Stati Uniti per incontrarvi buoni esponenti locali, la squadra nazionale italiana di pugilato ha incontrato gli ungheresi a Budapest, i cecoslovacchi a Brno e i tedeschi a Monaco. Incontro pari a Budapest, vittoria a Brno e sconfitta a Monaco. Il bilancio segna dunque un niente di fatto, ma i nostri rappresentanti, per giudizio dei tecnici che assistettero alle tre manifestazioni, furono in verità vittoriosi. In Ungheria Rodriguez aveva battuto Enckes e fu ingiustamente privato della vittoria; in Baviera il successo italiano, che avrebbe potuto essere di 9 a 7, si risolvette in una vittoria bavarese per 11 a 5. I nostri pugilisti furono battuti dai giudici e non dagli avversari. L'incidente merita rilievo, perchè da un po' di tempo, specialmente nel pugilato, si nota che difficilmente la vittoria sfugge ai pugilatori che combattono in casa propria. I giudici subiscono l'influenza del pubblico sciovinista, quando non si lasciano trasportare spontaneamente dalla loro passione che diventa partigiana. Se si continua di questo passo la sorte degli incontri internazionali è compromessa e non c'è più ragione di promuovere e ricercare confronti fra le rappresentative di due Paesi, quando si sa che vince la squadra di casa. A Brno la vittoria non è sfuggita agli italiani, perchè questi, in alcuni incontri, hanno assolutamente surclassato gli avversari, ma a Monaco il trattamento è stato veramente scandaloso, perchè a Rodriguez, a Bianchini, a Borzone è stata tolta la vittoria e a Desio il *match* pari che era giustizia concedergli.

Un altro verdetto non rispondente alle reali risultanze del combattimento è stato quello di Bruxelles nel *match* che opponeva Locatelli

a Sybille. Sette riprese erano state favorevoli all'italiano e tre sole al belga, il quale aveva dovuto sempre subire la superiorità e la iniziativa del nostro pugilista. L'infortunio che ha colto Locatelli, mentre si disponeva a mirare decisamente verso il titolo mondiale, ammonisce chiaramente che ormai un pugile straniero deve vincere per k. o. In questo solo caso può sfuggire ai verdetti partigiani di giudici che sono più temibili avversari di quello che sta di fronte sul ring.

Motonautica.

Nel dicembre scorso l'inglese Charles Harrison toglieva il *record* mondiale assoluto dei fuori-bordo ad Aldo Daccò. Ma il due aprile il nostro campione ritornava in possesso del titolo di *recordman* a Gardone Riviera, in una giornata particolarmente fausta per la nostra motonautica. Il *record* stabilito da Harrison sullo scafo Non Sequitur III con motore Elto di 1000 cmc. era di 83 km. 636. Aldo Daccò con il suo Mariella munito di motore Laros di 1000 cmc. raggiunse sulle due basi la media di 84 km. 659. Sul percorso di andata il Mariella di Daccò raggiunse 85 km. 304, mentre al ritorno la media calò a 84 km. 015, a causa di qualche irregolarità del motore. Dal primo *record* stabilito da Daccò con questo motore e che era di 81 km. 717, a quello più recente vi è un miglioramento di 2942 m., mentre ha potuto superare di metri 1023 il *record* di Harrison, ossia con 97 metri in più del limite fissato dal regolamento internazionale, il quale prescrive che i *records* di velocità debbono essere migliorati di almeno mezzo miglio marino.

Nella medesima giornata la stessa Casa italiana con Sandro Salvi metteva all'attivo una prova di resistenza di eccezionale valore, il *record* di fondo sulle 12 miglia marine, pari a 22 km. 236. Con il motore Laros di 500 cmc., che è tuttora detentore del *record* mondiale di categoria, e con uno scafo Mariella simile a quello di Daccò, il Salvi stabiliva il nuovo *record* alla magnifica media di 76 km. 415, raggiungendo sulla base più veloce la media di 77 km. 387, molto vicina al *record* di velocità della classe C (500 cmc.) che appartiene a Daccò con 77 km. 455. Questo *record* di Salvi ha un vero significato nel campo della resistenza dei fuori-bordo, se appunto si tien presente che esso si avvicina al *record* attuale di velocità. La conquista del *record* è stata più laboriosa per Salvi che non per Daccò, perchè richiese tre tentativi. Infatti lo scafo di Salvi proprio dopo aver tagliato il traguardo della dodicesima base, si capovolgeva improvvisamente, così che Salvi dovette rinunciare a proseguire fino alle 24 miglia per stabilire l'altro *record* di fondo che si era proposto di raggiungere.

Nello stesso mese di aprile Gianfranco Castiglioni del Gruppo Motonautico Zara del G. U. F. di Milano stabiliva i *records* mondiali per fuori-bordo di 350 cmc. sulle 12 e 24 miglia. Con lo scafo battezzato *Nibbio* e con un motore Johnson 350 il Castiglioni compieva le 24 miglia in 48' 4" 2/5 (media 55 km. 475) e le 12 miglia in 24' 19" 3/5 (media 54 km. 813). Questi *records* sono assai notevoli, così che si può prevedere che assai difficile possa essere la loro demolizione. Ad ogni modo la stagione favorevole ci dirà presto se saranno attaccati da qualcuno fra i numerosi appassionati piloti.

La Motonautica al Salone di Milano.

Il successo del Salone di Milano è stato riconosciuto da quanti lo hanno visitato ed è stato provato dalle schiere sempre più numerose di visitatori e dai buoni affari conchiusi, che hanno denotato una generale favorevole ripresa delle contrattazioni. Il predominio della produzione italiana, salvo per alcuni tipi stranieri che trovano tuttora facile il nostro mercato, ha confermato che la tendenza della clientela italiana si rivolge oggi di preferenza al prodotto nazionale. Al successo di insieme della severa rassegna ha portato il suo vasto contributo la Mostra della Motonautica, che si distendeva lungo tutto il piano sopraelevato cingente l'immensa platea che metteva in evidenza i prodotti automobilistici e delle maggiori Case di carrozzeria.

La rassegna motonautica è forse stata la più completa che sia mai stata organizzata in Italia, perchè essa comprendeva quanto di più moderno e di più geniale si fabbrica nel mondo. Ed è con vivo piacere e con sincero orgoglio che si è potuto constatare che la produzione italiana primeggiava al Palazzo dello Sport, sia con i motori, sia con gli scafi. Lo sport ha in ciò gran parte di merito, perchè esso è riuscito a compiere la sua opera di propaganda, attraverso le vittoriose affermazioni sui campi di gara e attraverso le conquiste di *records* che pongono l'Italia in una posizione di avanguardia. E' del resto bene il destino del nostro Paese eminentemente marinaro, ricco di laghi e di vie fluviali, quello di trovare anche sull'acqua le sue fortune.

L'eco dei trionfi di Aldo Daccò e del motore Laros aveva fatto affluire anche i non iniziati dinnanzi ai minuscoli scafi e ai piccoli motori vittoriosi e di ciò si giovava l'intiera Mostra che era visitata quanto quella delle automobili e raccoglieva non soltanto consenso di simpatie, ma di vendite. Si può dire che mercè il Salone di Milano i nostri laghi e le nostre riviere saranno nella imminente stagione estiva ancor più popolati di saettanti o

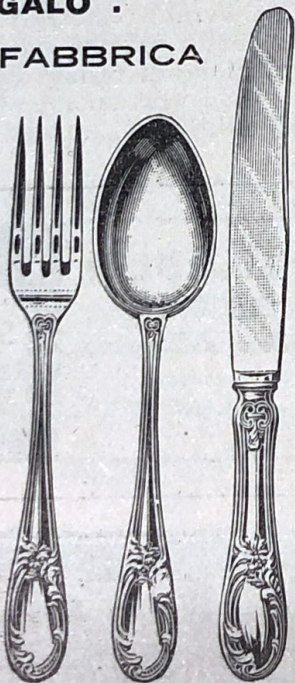
comode imbarcazioni, da quelle veloci, a quelle di semplice turismo. L'onesto prezzo di alcuni ottimi fuori-bordo, quello adeguato di buoni scafi, sì da formare un complesso accessibile a molte borse hanno contribuito a rendere lusinghiero e promettente il giro di affari conchiuso. Il fatto poi che al Salone tutto ciò che si produce o si vende in Italia era presente, ha agevolato la conclusione di scambi in numero notevole. L'acquirente non aveva che la difficoltà della scelta, dopo aver compiuto la più accurata indagine di fronte alle invitanti mostre, nel breve giro di una galleria.

Laros esponeva i motori con i quali ha conquistato all'Italia quattro *records* del mondo, ed accanto ai motori lo scafo di Passerin, l'ormai famoso Mariella, che ha trovato imitatori, affascinati volontariamente o involontariamente dalle sue doti e caratteristiche di costruzione. Naturalmente questi motori servivano al maggior richiamo, ma l'attenzione era attratta anche dai modelli di serie, che derivano direttamente da quelli più gloriosi, e che sono già ben noti alla clientela che li usa e già li preferisce a quelli della pur potente e rinomata industria americana.

Nè minore attenzione richiamavano i fuoribordo di Vanoni, di De-Giorgi, di Cappa e della nuova marca Eos di Leno che sono alla avanguardia di questa specializzata costruzione, che avrà presto altri concorrenti nazionali, perchè già si sa che ai fuori-bordo si stanno applicando altri studiosi e che si stanno gettando le basi di nuove industrie.

Grande contrasto per la mole e la importanza fornivano le mostre di Fiat, di Isotta Fraschini e di Carraro con gli imponenti gruppi motori e la Lario che metteva in mostra una serie interessantissima di entro-bordo, specialmente studiati per le applicazioni da turismo.

Come abbiamo detto, l'industria straniera era largamente rappresentata con Evinrude, Johnson, Elto, Caille, König, Lookwood, i quali offrivano nei loro *stands* un insieme svariatissimo di prodotti, compresi alcuni piccoli fuori-bordo assolutamente economici. Fra gli entro-bordo americani, Gray si poneva in buona evidenza con i suoi motori per *cruisers* di vario tipo e di differente potenza; un *cruiser* di tipo economico era dovuto a Cinti, il progettista della Marvi di Venezia.

Baglietto dimostrava con i suoi interessanti scafi di esser sempre alla avanguardia della costruzione: un suo tipo «dinghy», di 97 kg., raccoglieva il consenso dei tecnici e dei critici affluiti in numero considerevole al Salone. Foggi, Agretti, Picchiotti, Riva e Migliavacca completavano la completa esposizione con le loro barche, studiate e disposte per le diverse funzioni e per i più esigenti gusti.

VARIE

Scoperte archeologiche in quel di Catania.

Procedendosi a lavori di sterro in Adrano (Catania), si è scoperta, presso la chiesa di S. Cristo, una tomba a lastroni molto ben conservata e contenente ossa umane, vasi funerari e frammenti di ceramiche. Queste opere appaiono tutte finemente lavorate e in gran parte verniciate a varie tinte metalliche con motivi ornamentali e qualcuna con figure di divinità muliebri pagane.

La tomba — posta insolitamente dentro la cerchia delle mura dell'antichissima città, tuttora esistenti in vari punti — viene assegnata al periodo ellenistico di questa. Si ricorda in proposito che sotto queste mura il capitano Corinzio Timoleonte, colonizzatore di Adrano, riportò nel 346 a. C. una grande vittoria su Iceta.

Sacre memorie italiche in terra Albanese.

L'articolo sull'Albania, di L. Morpurgo, pubblicato nel nostro fascicolo di aprile, ha dato lo spunto al nostro Console di Pressana, Dott. Amedeo Fabi, per comunicarci alcune sue impressioni e considerazioni molto assennate.

Ufficiale nell'Armata di occupazione d'Albania durante la grande Guerra, egli parla in base alla sua esperienza personale, notando che dovrebbe essere spiritualmente sentita dal popolo italiano la vicinanza di una regione in cui, sebbene sia repentino il passaggio dall'Occidente cristiano all'Oriente islamico, sono tuttavia ancor vive le memorie di Roma e quelle della Repubblica di Venezia.

Una viva influenza politica ed economica si diffonde dall'Italia verso l'Albania, che sotto l'egida della nostra amicizia va rifiorendo rapidamente; ma sopra il complesso dei rapporti, diciamo così ufficiali — avverte il Dott. Fabi — aleggia la memoria di un'imponente schiera di soldati che lasciò la vita oltre l'Adriatico, e le cui salme riposano ora in terra albanese, forse non indicate neppure dalla Croce, che mani infedeli o devastazione di sciacalli possono avere abbattuta. (Il lettore che desiderasse qualche notizia sull'azione italiana in Albania durante la guerra, può trovarla in appendice al vol. V della Guida dei Campi di Battaglia del T. C. I., *Il Piave e il Montello*).

L'Autore si augura che sia dato maggior incremento alla corrente turistica verso l'Albania, con iniziative e organismi opportuni, non solo per dare al turista vero e proprio maggiori possibilità di conoscenza e di visita di una regione così attraente, ma anche per consentire alle madri, alle vedove e agli orfani degli Eroi italiani colà caduti, di rintracciarne e onorarne le tombe, e a tutti coloro che hanno il culto della gloria, di visitare i Cimiteri di guerra, che non sono pochi e che meriterebbero un'amorevole cura.

Autoservizio per la visita agli stabilimenti Fiat-Lingotto.

Dallo scorso aprile sono state iniziate le visite in torpedone da gran turismo agli stabilimenti *Fiat-Lingotto*, visite che si compiono senza mai scendere dall'autovettura, sia attraverso i diversi reparti di lavorazione, sia attraverso i varî piani e sino alla pista sopraelevata, alla quale si ascende per una salita elicoidale. Il servizio si ripete ogni giovedì mattina, a cura della *Sita*, con partenze dagli uffici della Navigazione Generale Italiana a Torino.

Nomi di paesi e nomi di popolazioni.

Un singolare concorso, che si è perduto nel modesto cantuccio di una rubrica infantile mentre avrebbe meritato maggior rilievo, è stato quello indetto dal *Radiocorriere* per la segnalazione di talune denominazioni di abitanti, non corrispondenti all'etimologia del nome attuale del loro paese.

Stralciamo i nomi che ci sembrano più interessanti tra quelli pubblicati dall'organo ufficiale dell'E.I.A.R.:

Alla denominazione del paese segue, in corsivo, quella dei suoi abitanti: Acquasanta (Abruzzo): *Arelatensi* – Adria: *Adriaci* – Agliè: *Alladiesi* – Bolsena: *Volsiniesi* – Badia Polesine: *Badiotti* – Cerveteri: *Agillini* – Ciriè: *Ciriacesi* – Cefalù: *Cefaleditani* – Caltanissetta: *Nisseni* – Valle Camonica: *Camuni* – Cantù: *Canturini* – Chieti: *Teatini* o *Chietini* – Domodossola: *Domesi* – Eboli: *Eburini* – Fondi: *Fondanesi* – Frosinone: *Frusinati* – Frascati: *Tusculani* – Gubbio: *Igubini* o *Eugubini* – Genzano di Roma: *Ardeati* – Ivrea: *Eporediesi* – Mistretta: *Amistralini* – Modica: *Muticesi* – Mondovì: *Monregalesi* – Monteleone Cal.: *Vibonesi* – Nicosia: *Erbitesi* – Noto: *Neticesi* – Otranto: *Idruntini* – Oderzo: *Opitercini* – Pozzuoli: *Puteolani* – Pisticci: *Metapontini* – Reggio Emilia: *Reggiani* – Reggio Calabria: *Reggini* – Rodi: *Rodiotti* – Ragusa: *Ragusei* – Scilla: *Scilacei* – Susa: *Segusini* – Schio: *Scledensi* – Trapani: *Drepanitani* – Taormina: *Tauromenitani* – Tivoli: *Tiburtini* – Todi: *Tuderti*.

Scuola alberghiera di Montecatini-Terme.

Col 5 maggio u. s. la Scuola Pratica dell'Albergatore di Montecatini-Terme ha licenziato 10 allievi i quali, a norma del regolamento dell'istituto, debbono compiere un tirocinio di tre mesi in albergo, in qualità di volontari di sala.

I signori Albergatori che desiderassero assumerne qualcuno si rivolgano alla Direzione della Scuola di Montecatini-Terme oppure alla Direzione Generale dell'ENIT, Roma.

Secondo il contratto di lavoro gli allievi delle Scuole Alberghiere, per il periodo di tirocinio hanno la qualifica suddetta e non percepiscono stipendio.

Per la Idrologia Italiana: un « Atlante idrologico ».

Una notevole iniziativa è annunciata a favore della Idrologia Italiana.

La *Rivista di Terapia Moderna e di Medicina Pratica*. che già ha attuato varie idee pratiche nelle direttive del suo programma, riassumerà ampiamente, facendolo pervenire a tutti i Medici d'Italia, quanto costituisce il campo odierno scientifico della Idrologia, desumendolo dal Manuale (Editore Hoepli) di P. Piccinini: « Idrologia e Crenoterapia ».

Oltre alla « Parte Generale » (Che cosa si intende per acqua minerale - Origine delle acque minerali - Caratteri fisico-chimici delle acque minerali italiane, ecc.) nella « Parte Speciale » il Manuale tratta di: Distribuzione geografica delle acque minerali italiane - Descrizione delle Stazioni italiane idrologiche - Le acque minerali del Trentino, della Venezia Giulia, ecc. - In-

dicazioni terapeutiche delle acque minerali italiane.

Di tutti questi argomenti, organicamente coordinati come si trovano nel Manuale surricordato, lo svolgimento in *Rivista di Terapia Moderna e di M. P.* sarà fatto mediante una serie di fascicoli di essa e occorrerà circa un anno perchè sia completato tutto il lavoro. Ma contemporaneamente, e pure a puntate, si svolgerà un'altra parte, forse la più interessante, della iniziativa.

E cioè, la Casa Editrice della Rivista curerà l'esecuzione e l'invio a tutti i Medici d'Italia di una serie di carte geografiche, nelle quali per ogni regione d'Italia saranno segnate a colori, oltre le principali arterie stradali, ecc. (carta turistica), tutte le Stazioni Idrologiche, con le rispettive vie di accesso, ecc. (carta idrologica).

Così che l'insieme di tutte queste cartine geografiche, rilegabili in volumetto, costituirà l'« Atlante Turistico e Idrologico d'Italia ».

La caccia allo stambecco nel Parco Nazionale del Gran Paradiso.

Il Ministro per l'Agricoltura e per le Foreste ha rinnovato quest'anno la concessione perchè nell'ultimo quadrimestre del 1931 sia autorizzata la caccia allo stambecco nel Parco Nazionale del Gran Paradiso. E' noto come per l'istituzione della Commissione Reale per il P. N. del G. P. quei rari mammiferi, la cui razza pareva vicina ad estinguersi ad opera dell'inclemenza della natura e della protervia dei bracconieri, si siano felicemente moltiplicati, in modo da consentirne senza alcun danno, ed anzi con sollievo dei proprietari di pascoli d'alta montagna, un diradamento che la legge già contemplava sotto forma di permesso di caccia.

Lo scorso anno la caccia allo stambecco nel Parco fu limitata a pochi capi e i cacciatori — quasi tutti di nazionalità straniera — portarono ai loro Musei o ai loro castelli i trofei ambiti, essendosi assoggettati con piacere alla non lieve tassa di L. 10.000 per ogni capo a cui era stato concesso di tirare. La maggior parte di essi ha anche già dichiarato che quest'anno si ripresenterà per procurarsi nuovi trionfi cinegetici.

Le disposizioni e le norme che regolano la caccia saranno rese note al pubblico e con comunicazione individuale a coloro che volessero chiederle alla Presidenza della Commissione Reale, Piazza Castello N. 9, Torino.

Il valore archeologico e paleontologico della Tripolitania.

E' rientrata la missione scientifica condotta dall'archeologo Conte De Prorok e dall'Ing. Rosselli, che ha percorso oltre 4000 chilometri nel Fezzan per compiere una rapida ricerca delle possibilità che offre la regione, sotto l'aspetto archeologico.

Il Conte De Prorok ha dichiarato che la Tripolitania è il paese più ricco di tutta l'Africa, e forse del mondo, per le possibilità che può offrire per la ricerca dell'uomo preistorico. La missione ha rinvenuto numerose selci, che appartengono alle epoche paleolitica e neolitica. Nel Fezzan sono state trovate delle figure grafite nella roccia, riproducenti, con disegni primitivi, elefanti, giraffe, struzzi, ecc. La missione, risalendo al Mausoleo di Gerna, l'antica Garama, sull'altipiano soprastante ha notato un notevole numero di tombe, valutate a circa cinquemila. La necropoli deve appartenere ad una città preistorica, provvista in tre tratti di muri di difesa larghi da tre a quattro metri e alti fino a cinque.

A breve distanza da Misda, sono stati scoperti i resti di una basilica bizantina, che è forse quella più a sud che esista nell'Africa settentrionale. Durante il viaggio è stato girato un film lungo tremila metri, che sarà riprodotto, parlato in italiano e in inglese, in modo che, proiettato nei vari Paesi, costituisca una divulgazione meravigliosa della bellezza, dell'importanza archeologica e quindi delle attrazioni turistiche della nostra Tripolitania.

Il Conte De Prorok si propone di raccogliere dei fondi, nel giro che farà attraverso le città

americane, onde eseguire più ampie ricerche e scavi, durante una futura permanenza di almeno sei mesi nella Colonia.

Concorso per novelle turistiche d'ambiente campano.

La S.A.I.T.A. (Soc. per l'incremento turistico alberghiero della Campania) ha bandito un concorso per novelle che abbiano per sfondo località campane. Sono in palio premi in denaro per un totale di L. 9000; il primo premio è di L. 3000.

I lavori dovranno pervenire alla S.A.I.T.A., Via Roma, 265, Napoli, non oltre la mezzanotte del 30 giugno 1931. Allo stesso Ente potranno richiedersi programmi e spiegazioni.

Un padiglione di Rodi alla Esposizione Coloniale di Parigi.

A complemento della notizia sulla partecipazione dell'Italia all'Esposizione Internazionale Coloniale di Parigi, pubblicata nel nostro numero di aprile u. s., informiamo che Rodi vi avrà un apposito padiglione.

Nelle sale, che riprodurranno anche all'interno lo stile sobrio e severo del tempo dei Cavalieri saranno raccolti i più bei cimeli artistici, i costumi locali ed il campionario delle produzioni agricole ed industriali: vini, olii, tappeti, ceramiche, spugne, sigarette, profumi, ecc. La sala moderna conterrà invece una mostra completa delle attrattive turistiche della Isola delle Rose, e l'esposizione sistematica dei progressi compiuti in pochi anni di nostro dominio in tutti i campi di attività nelle isole italiane dell'Egeo.

Una Settimana Motociclistica Internazionale a Padova.

Il Moto Club di Padova organizza, col patrocinio del M. C. d'Italia e dell'O. N. D., una Settimana Motociclistica Internazionale Antoniana, comprendente tre grandi manifestazioni: 1° *Salone Internazionale del Motociclo* in seno alla XIII Fiera dei Campioni; 2° *Circuito Antoniano di Brentelle* (21 giugno); 3° *Raduno Motociclistico Internazibnale* (20, 21 e 22 giugno).

Ai partecipanti al Raduno, italiani e stranieri, saranno fatte speciali facilitazioni per il soggiorno a Padova.

Per programmi, informazioni e iscrizioni, rivolgersi alla sede del Moto Club Padova, Prato della Valle, Padova.

Un auto-moto-raduno sul Tatra.

Lo « Slovensky Motorklub » organizza per il 28 giugno un auto-moto-raduno sugli Alti Tatra (Carpazî). Il programma della manifestazione viene inviato su semplice richiesta a detta Associazione (Heydukova ulica, 35 - Bratislava).

TRA I LIBRI

TENCAJOLI ORESTE FERDINANDO. – *La Corsica. Curiosità e notizie storiche.* – Pag. 254 con numerose illustraz. Ed. Libreria Internazionale « Modernissima », Via delle Convertite, 18, Roma, 1931-IX. Prezzo: L. 20.

Quest'opera, dedicata « ai Côrsi che non hanno dimenticato i duemila anni di storia italiana nell'Isola loro », reca un notevole contributo alla conoscenza della tradizione e dell'anima italiana nella terra di Pasquale Paoli. Apre la serie il Papa côrso Formoso I, che ebbe vita così travagliata che nessun altro pontefice volle poi portare il suo nome. Seguono saggi di vivo interesse sul supposto soggiorno di San Francesco in Corsica, che l'A. ritiene realmente avvenuto, su Dante e la Corsica, su Sant'Alessandro Sauli, chiamato « l'apostolo della Corsica », su padre Giovanni Calvi che fondò il Monte di Pietà di Roma. Molte sono le figure di donne che campeggiano in questo libro, da quell'avventurosa Davia Franceschini che fu imperatrice del Marocco, a Letizia Bonaparte, la dolente madre di Napoleone, che Stendhal paragonava alle donne leggendarie di Grecia e di Roma, e di cui l'A. ci descrive con vasta informazione e spunti descrittivi talora commoventi, il soggiorno e la morte nell'Urbe. Parte considerevole hanno i personaggi del nostro Risorgimento. Pochi sanno, ad esempio, che l'Alfieri dedicò a Pasquale Paoli una tragedia, il « Timoleone », e poco noto è il soggiorno del Tommaseo esule nella Corsica, ove trovò ospitalità nel 1853 un altro esule, ma di ben altro carattere, il Guerrazzi, e ove lo stesso Mazzini si recò nel 1831 da Tolone per organizzarvi una spedizione nelle Romagne. Tale proposito fu frustrato dall'infausta giornata di Rimini e dalla capitolazione di Ancona, ma l'apostolo non potè mai dimenticare questo viaggio, che gli lasciò l'impressione di un rimpatrio in « terra italiana ». Forse si deve a questo se nello Statuto della Giovane Italia « le isole dichiarate italiane dalla favella e dagli abitanti nativi » figurano come destinate a far parte dell'Italia unita e se alla Corsica veniva assegnato un numero speciale, il 9, nel cifrario segreto mazziniano. Di grande interesse sono anche, fra i tanti altri, i capitoli che trattano della Corsica nel carteggio dei fratelli Verri, del « Primato » del Gioberti, ove sono fervide pagine per la gente côrsa, e specialmente quello che esamina i fasti trascorsi e le condizioni attuali della lingua italiana nell'Isola, e prospetta quello che si potrebbe fare per evitarne la completa sparizione. A tale proposito l'A. incita gli italiani a visitare la Corsica, tanto più che un viaggio del genere « rappresenta sempre un godimento sotto ogni rapporto ». I nostri lettori sanno quello che il Touring ha fatto per divulgare la conoscenza tra gli Italiani di questa regione pittoresca, a cominciare dalla diligente Guida che ne è stata preparata in unione con quella della Sardegna, per andare agli articoli pubblicati in questa Rivista, all'escursione effettuata con tanto successo lo scorso anno.

Il libro si chiude, in maniera veramente degna, con uno studio sui rapporti tra i Côrsi e la Casa Savoia; iniziati probabilmente all'epoca del Conte Rosso, essi hanno avuto manifestazioni particolarmente significative durante il Risorgimento e continuano tuttora sotto l'aspetto di una diffusa simpatia verso la gloriosa Dinastia italiana.

BERTIERI RAFFAELLO. – *Come nasce un libro.* – Pag. 243 con 127 illustraz. – Coi tipi dell'Istituto Bertieri, Milano, 1931-IX. Prezzo: L. 60; presso tutti i librai.

Nessuno meglio dell'A., il quale è quel maestro dell'arte tipografica che tutti sanno, poteva darci una «illustrazione divulgativa dell'arte di fare il libro, e di farlo bello». Arte troppo poco conosciuta dal gran pubblico in Italia, ove pure la stampa ha una mirabile tradizione e dà tuttora risultati più che considerevoli. Degne di nota le qualità tecniche ed estetiche di quest'opera che si risolve così nella migliore documentazione della propria materia: è, cioè, un bel libro che insegna come si fa il bel libro.

ALDOVRANDI MARIO. – *Aosta, le sue valli e i suoi castelli.* – Pag. 184 in 4° gr. con 245 illustraz. e 8 tav. f. t. Ed. S. Lattes, Torino, 1931-IX. Senza indicaz. prezzo.

Quest'opera di grande formato, stampata con molta cura su carta patinata di lusso, può dirsi una raccolta ordinata di magnifiche vedute valdostane — paesaggi, monumenti, costumi, attività — ad ognuna delle quali è apposta una succinta descrizione in italiano, francese e inglese. Un indice topografico e delle illustrazioni ne rende agevole la consultazione. L'ultima parte del libro è dedicata alle attività industriali, commerciali e turistiche della zona, e, pur sconfinando un po' nel campo pubblicitario, fornisce tuttavia informazioni utili, che integrano quelle storiche e descrittive per dare una visione più completa della magnifica plaga, non meno industriosa che pittoresca.

Atti della Società Italiana per il Progresso delle Scienze - XIX Riunione: Bolzano-Trento 7-15 settembre 1930. – Vol. I. Pag. XL-900 con tav. e carte geogr. f. t. Edit. Soc. It. per il Progresso delle Scienze, Via del Collegio Romano, 26, Roma, 1931-IX. Prezzo: L. 130.

Si ricorderà che al successo di questa XIX Riunione del benemerito Ente, il Touring contribuì assumendosi il non lieve incarico dell'organizzazione logistica e della preparazione delle escursioni. Inoltre, nel nostro numero di novembre 1930 fu riportata la interessante relazione che S. E. il Generale Sen. Carlo Porro di Santa Maria della Bicocca tenne in quell'occasione sulle «Ragioni geografiche della italianità del bacino montano dell'Adige». I più chiari nomi della scienza italiana, con a capo Guglielmo Marconi, rifulsero in questa adunata veramente d'eccezione, ove vennero discussi e illustrati problemi di grande portata per il progresso delle scienze e delle loro applicazioni. Una documentazione esauriente e suggestiva di questi risultati si ha in questo volume, preparato con la consueta diligenza dal Segretario della Società Prof. Lucio Silla.

TEGANI ULDERICO. – *Viaggi nel mondo sommerso (Avventure di palombari).* – Pag. 248 con 64 tav. f. t. Ed. Mondadori, Milano, 1931-IX. Prezzo: L. 15.

L'A. ha saputo in questo libro — che, a nostra cognizione, è il primo che tratti in maniera completa l'interessante argomento — conciliare la parte descrittiva con quella scientifica, il colore con la realtà, il pittoresco col documentato. Da ciò, un equilibrio d'impostazione — rara virtù in una materia così tentatrice dell'estro — che rende l'opera altrettanto utile quanto dilettosa. Richiamando le tappe della conquista sottomarina lungo il cammino dei secoli, l'A. parte dalle leggende della preistoria, passa per quella fase intermedia in cui non è facile stabilire il confine tra fantasia e realtà, registra i progetti e le audacie dei precursori, intrattenendosi soprattutto su Leonardo che anche in questo campo ha stampato la grande orma del suo genio. Giunto poi sul terreno delle positive conquiste, l'A. traccia l'evoluzione delle campane palombariche e degli scafandri, svela i misteri dei meccanismi, narra i drammi dei sommergibili, descrive le meraviglie dei salvataggi, esaltando gli eroi di ogni stirpe, ma soffermandosi specialmente sulle opere e sui campioni d'Italia. Una speciale risonanza di dolore destano le tragedie recenti dell' *F. 14* e dell'*Artiglio*, descritte in queste pagine con raccapricciante efficacia. L'opera si chiude con una gustosa nota filologica: « Piccolo viaggio intorno ad una parola », in cui è rilevata la insufficiente spiegazione che dizionari ed enciclopedie dànno della parola « palombaro ». L'A. ne propone una per suo conto, che è come la sintesi filologica della vasta dottrina che informa il suo libro. Il quale, se ha pagine di grande rilievo psicologico e coloristico — l'impressione della prima immersione, il panorama del mondo subacqueo, ecc. — non manca tuttavia di segnalare e controbattere le deformazioni e falsificazioni di quegli scrittori che han voluto troppo inabissarsi nelle innocue profondità... della fantasia letteraria.

Manuale del Graduato. – Circa 500 pag. illustr. Ed. « Le Forze Armate », Via dell'Umiltà, 83 *c*, Roma, 1931-IX. Prezzo: L. 6. *Sconto del 35 %* a tutti gli appartenenti alla Forze Armate dello Stato sia in attività di servizio sia in congedo, agli iscritti alla Premilitare e alle Associazioni Giovanili del Regime, nonchè agli appartenenti a qualsiasi Associazione patriottica o sportiva.

Questo manuale, aggiornato e ordinato secondo gli attuali programmi ministeriali, è utile non solo ai militari e sottufficiali delle Forze Armate, ma altresì agli appartenenti alle diverse associazioni di carattere militare, patriottico e sportivo. Esso rappresenta la guida migliore e più completa per i graduati e per gli allievi graduati di qualsiasi arma e corpo.

Relazione sull'andamento economico della Provincia di Genova nell'anno 1929. – Pag. 1222 con tav. f. t. Consiglio Provinciale dell'Economia, Genova, 1930-VIII. Senza indicaz. di prezzo.

Spedizione italiana De Filippi nell'Himalaia, Caracorùm e Turchestàn Cinese. – *Serie I, Vol. III*: C. ALESSANDRI e N. VENTURI GINORI: *Geofisica, Meteorologia, Aerologia e Pireliometria.* – Pag. XX-568, in 4° gr. Ed. Zanichelli, Bologna, 1931-IX. Senza indicaz. prezzo.

Scopo precipuo della Spedizione De Filippi, avvenuta negli anni 1913-1914, era quello di eseguire misure e osservazioni per lo studio geografico, geologico, geodetico e geofisico della regione montuosa compresa tra l'India Occidentale e l'Asia Centrale e specialmente alla estremità orientale della catena del Caracorùm.

FERRARI AGOSTINO. – *Nella gloria delle altezze.* – Un vol. di pag. 360, in carta patinata, con 50 ill. nel testo. Libreria Ed. F. Casanova e C. Torino, 1931. Prezzo: L. 18.

Sono commossi ricordi di ascensioni compiute, per lo più, nel Gruppo del Gran Paradiso, da un appassionato che non è affatto alle sue prime armi, nè come maneggiator di penna, nè come maneggiatore di piccozza, ma che è invece ben noto nel mondo degli alpinisti... e da ben varî decenni!

Ciò significa che la montagna gli suggerisce pur sempre le sue sottili nostalgie e che egli le vuol tradurre per tutti gli assetati di cammini « nella gloria delle altezze ». Il Ferrari troverà, anche questa volta, i suoi fedeli.

CARONI Dott. EDOARDO – *Il resoconto stenografico parlamentare e la macchina « Michela »*, nel cinquantesimo anniversario della sua adozione al Senato del Regno. Pag. 56. Tip. Agostiniana, Roma, 1930. Senza indicaz. prezzo.

RONDOLINO FERDINANDO. – *Storia di Torino antica. Dalla origine alla caduta dell'Impero.* – Atti della Soc. Piemontese di Archeologia e Belle Arti. Vol. XII. Pag. 146 con 2 schizzi e un ritratto f. t. Depositari: F.lli Bocca, Torino, 1930-IX. Prezzo: L. 45.

LUCCHINO ANTONIO. – *Del terremoto che addì 30 luglio 1627 ruinò la città di Sansevero e terre convicine.* – Cronaca inedita del 1630. A cura di Nicola Checchia. Pag. 136 con tav. f. t. Ed. Luigi Cappetta, Foggia, 1930-VIII. Prezzo: L. 7.

GERBAULT ALAIN. – *Dietro il corso del sole.* – Giornale di bordo. Vol. I: Da Nuova York a Tahiti. – Pag. 184 con 34 illustraz. e 5 carte f. t. Traduz. di Lilia Jahn. Ed. Treves, Milano, 1930. Prezzo: L. 20.

KLEUDGEN GUGLIELMO. – *Ricordi Alpinistici.* – Pag. 99 con illustraz. A cura della Sez. Alpi Marittime del C. A. I., Imperia, 1930-VIII. Senza indicaz. prezzo.

DE MICHELIS GIUSEPPE. – *La crisi economica mondiale.* – Discorsi pronunciati alla S.D.N. Pag. 58. Stab. Tip. Carlo Colombo, Roma, 1930-IX. Senza indicaz. prezzo.

CASALINI Dott. GIULIO. – *Almanacco Igienico Popolare 1931.* – Pag. 256 illustr. Ed. «L'Igiene e la Vita», Corso Duca d'Aosta, 11, Torino. Prezzo: L. 6.

ACOCELLA Ing. GABRIELE. – *Che cosa è e come si usa il telefono.* – Pag. 144 illustr. – Presso l'Autore, Via Gonzaga, 5, Roma, 1931-IX. Prezzo: L. 4.

MARTI PIETRO. – *Nella terra di A. Galateo.* – Frammenti di bibliografia, di storia e di arte salentina. Pag. 290 con xilografie di Gigi Balzani. Ed. «L'Italia Meridionale», Lecce, 1930. Prezzo: L. 10.

LONGHENA MARIO. – *Luigi Ferdinando Marsili geografo.* – Estratto dal Vol. «Memorie intorno a L. F. Marsili». Pag. 34. Ed. Zanichelli, Bologna, 1930-IX. Senza indicaz. di prezzo.

LUSTIG Sen. Prof. ALESSANDRO. – *Fisiopatologia e Clinica dei Gas da Combattimento.* – Pag. 288 con illustraz. in nero e tav. a colori. A cura dell'Istituto Sieroterapico Milanese.

BALSAMO RAFFAELE. – *Sistema per ammortizzare gli urti sulle ruote degli autoveicoli.* – Pag. 14 con schizzi dimostrativi. Primaria Tipografia «La Modernissima», Lecce, 1930-IX. Senza indicaz. di prezzo.

PERETTI LUIGI. – *Osservazioni glaciologiche in Val di Vizze.* – Estratto del Bollettino del Comitato Nazionale Geodetico-Geofisico. Pag. 42 con schizzi f. t. Arti Grafiche Nistri, Pisa, 1930. Senza indicaz. di prezzo.

PRIMALDO COCCO A. – *Porti, Castelli e Torri Salentine.* – Pag. 148 con illustraz. A cura dell'Istituto di Architettura Militare, Castel Sant'Angelo, Roma, 1930. Senza indicaz. di prezzo.

Statistica dei Soci al 30 aprile 1931-IX.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 30 aprile 1931		N. 167 862
Soci annuali per il 1931 inscritti alla stessa data		» 18 558
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1930	N. 164 035	
Soci Vitalizi inscritti dal 1° gennaio al 30 aprile 1931	» 7.999	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 aprile 1931	» 15 977	
		» 188 011
Totale Soci		N. 374 431
Presumibili rinnovi Soci annuali già inscritti nel 1930 che non pagarono ancora la quota del 1931 e presumibili nuove iscrizioni		» 26 000
Totale Soci		N. 400 431

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano (105), Corso Italia, 10.
Stampa: *Testo:* "Gustavo Modiano" - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

« GUSTAVO MODIANO » - MILANO

PREZZO L. 1,80